

Trikken

En sosial konstruksjon?

En sosiokulturell studie av trikkens rolle i byutviklingsprosjekter i Oslo



”Bylandskap er mektige uttrykk for makt og meningsforskjeller, og de som har makt til å skape og styre over landskap, har derfor muligheten til å reprodusere og fremme eksisterende maktstrukturer eller skape nye” (Harvey 1989 i Bergsli 2005:104)

Kristin Rike
Masteroppgave i Samfunnsgeografi
Institutt for Sosiologi og Samfunnsgeografi
Universitetet i Oslo, 2007

Forord

Dette er en oppgave om trikken. At produksjonen har gått på skinner en vel mer en metafor enn den fulle sannheten, men en viss grad av kollektiv-produksjon har jeg satt umåtelig stor pris på, og jeg har mange å takke.

Først og fremst vil jeg rette en utrolig stor takk til Oslotrikken som har fulgt opp arbeidet med denne oppgaven. Takk til alle som har stilt opp og meddelt så mye kunnskap og engasjement, og gitt meg følelsen av å skrive en umåtelig interessant oppgave. En særlig stor takk til Ivar Kufås som har vært min kontaktperson hos Oslotrikken. Takk for lange og lærerike samtaler, og stor tålmodighet. Du har vært en uvurderlig inspirasjonskilde under arbeidet!

Takk til alle informanter. Jeg har gjennom samtalene lært mye og blitt enda mer interessert i kollektivtransport. Per Gunnar Røe som har veiledet meg gjennom oppgaven, takk for din faglige og personlige støtte. Dine innspill har penset meg videre på riktig spor. Takk til deg kjære Ellen! For både fantastisk hjelp i innspurten, alle de lange samtalene og din urokkelige tro på meg. Takk for god hjelp til deg også Arnhild. Venner og familie som har bidratt med støtte og løst praktiske utfordringer, takk! Hanne, takk for at du har vært der og hjulpet meg med alskens på sparket. Å skrive en masteroppgave om trikken har vært fint. Jeg har hatt så mange engasjerende samtaler på pauserommet, over kaffen og på vei opp trappa... Takk til alle på lesesalen som har bidratt til fine dager på skolen!

Til slutt vil jeg takke mine kjære Valentin og Anna for tålmodigheten i innspurten når ”mamma måtte på skolen hele tida”. Valentin, takk for at du har hørt på alle mine store og små tanker underveis med oppgaven. Takk for at du engasjerer deg, utvider mine horisonter og gir meg pågangsmot! Anna, jeg lover, nå skal jeg ikke på skolen mer! Takk for elefanten jeg har hatt i veska på skolen.

Kristin Rike, 2007

Innholdsfortegnelse

KAPITTEL 1 INNLEDNING	7
1.1 STUDIENS UTGANGSPUNKT OG PROBLEMSTILLINGER	7
<i>En sosiokulturell studie.....</i>	8
<i>Stedsforståelser.....</i>	9
1.2 BYUTVIKLING PÅ SKINNER I EUROPA	9
<i>Nedgangstider for trikken og trikkerennessanse.....</i>	10
1.3 TRIKKEN I OSLO	11
<i>Nedgangstider som i Europa. 1960-2002/4.....</i>	11
1.4 TRIKK SOM BYUTVIKLING	12
1.5 VIDERE DISPOSISJON	13
KAPITTEL 2 TEORIER OM STEDER OG BYUTVIKLING	15
2.1 STEDSBEGREPETS BETYDNING.....	15
<i>Hva er sted?.....</i>	15
2.2 MARKEDS- OG KONKURRANSESTYRT BYUTVIKLING	17
<i>Planprosessene</i>	18
2.3 STEDSIDENTITET OG STEDSMARKEDSFØRING I BYUTVIKLINGEN	20
<i>Stedsmyter, sosial praksis og materielt rom</i>	22
<i>Et relasjonelt stedsbegrep.....</i>	23
2.4 MOBILITET OG STED.....	25
<i>Persepsjon, den kroppslige byen og ryrmeanalyse.....</i>	27
2.5 BETYDNINGEN AV STED OG FRUKTBART STEDSBEGREP I BYUTVIKLINGEN	31
2.6 RAMMEVERK FOR ANALYSEN	33
KAPITTEL 3 METODOLOGISKE VURDERINGER OG VALG	34
3.1 INNLEDNING.....	34
3.2 METODISKE VALG	35
<i>Kvalitativ forskning og dybdeintervju.....</i>	35
<i>Datamateriale</i>	35
<i>Forskningens kvalitet.....</i>	36
<i>Det kvalitative forskningsintervjuet</i>	38
3.3 PRODUKSJON AV DATA	39
<i>Skriftlige kilder</i>	39
<i>Valg av problemstilling og case.....</i>	39
<i>Valg og rekruttering av informanter.....</i>	40
<i>Gjennomføring av intervjuene</i>	43
3.4 BEARBEIDING OG ANALYSE AV DATAMATERIALET	46
<i>Tolkning og kategorisering av datamaterialet.....</i>	46
3.5 MÅL FOR KVALITATIVE ANALYSER	47
KAPITTEL 4 BYUTVIKLING OG TRIKK - STUDIENS KONTEKST	49
4.1 BYUTVIKLING OG KOLLEKTIVTRANSPORT.....	49
<i>Planlegging av by med trikk</i>	49
4.2 BYUTVIKLING OG KOLLEKTIVTRANSPORT I OSLO	50
<i>Byutvikling med trikk - planprosessene</i>	52
4.3 OSLOTRIKKEN	54
<i>Aksjeselskap og Oslos sjel på skinner?.....</i>	55
4.4 BYUTVIKLING OG STRØKSGATER.....	56
<i>Strøksgate som del av en strategisk plan for Oslotrikken</i>	57
<i>"Strøksgate" som brobygger mellom drift og byutvikling.....</i>	58
<i>Pilotprosjektet på Grünerløkka.....</i>	59

KAPITTEL 5 OSLOTRIKKEN OG KAMPEN OM STEDET	61
5.1 STRØKSGATER – HVA ER DET?	61
<i>Begrepet / konseptet "strøks-gater"</i>	61
<i>"Studieområdet"</i>	66
<i>Strøks-gate som "godt byrom"</i>	68
<i>Strøks-gater – er det noe nytt?</i>	73
5.2 AKTØRENE'S STEDSFORSTÅELSER	75
<i>Grünerløkka's stedsidentitet</i>	77
<i>Estetikk og fysiskdeterminisme</i>	80
5.3 STED, BEVEGELSE OG PRAKSIS	84
<i>Byen og trikken forstått som "rytmer"</i>	87
5.4 HVA BETYR TRIKKEN?	92
<i>Merkevaren Trikken, nostalgi eller moderne?</i>	93
<i>"Trikken betyr det samme i hele byen"</i>	97
5.5 OPPSUMMERING	100
KAPITTEL 6 OSLOTRIKKEN OG BYUTVIKLINGEN	102
6.1 PLANPROSESSEN SETT FRA AKTØRENE	102
<i>Effektiv organisering</i>	102
<i>Suboptimalisering</i>	105
<i>Hvorfor får ikke trikken større prioritet?</i>	107
6.2 HVEM PÅVIRKER STRØKSGATEUTVIKLINGEN MEST?	111
<i>Private aktører og lobbyvirksomhet</i>	111
6.3 OSLO ØST OG -VEST	114
<i>Betyr trikken det samme i hele byen?</i>	116
<i>Tilgjengelige ressurser – ulik påvirkningskraft</i>	117
6.4 TRIKKENS ROLLE I BYUTVIKLINGEN	118
<i>Diskursiv makt eller formell rolle?</i>	118
6.5 OPPSUMMERING	121
KAPITTEL 7 KONKLUSJON	123
LITTERATUR	129
VEDLEGG 1: INTERVJUGUIDE	133
FIGUROVERSIKT	135

Kapittel 1 Innledning

I Europa bygges det trikkesystemer i et forrykende tempo. Stadig flere byer bygger ut sine trikkenett, og flere byer som ikke har hatt trikk tidligere, bygger i dag ut nye trikkesystemer. Stange (2006) og Dokk Holm (2007) omtaler trenden de senere år som Europas og verdens ”trikkerenessanse”. I tillegg til å være et effektivt transportmiddel som sanerer bygatenes trafikale situasjon, markedsfører også flere av trikkebyene satsingen som en viktig drivkraft i en bevisst byutviklingsstrategi der stedsmarkedsføring står sentralt. Trikken anses da som et meningsbærende element i byen og dens symbolske verdi tillegges stor vekt.

Etter diverse nedleggingsplaner av trikkelinjer i Oslo frem til 2002, har det etter gjenåpningen av Kjelsåstrikken i 2004 tilsynelatende vært en økende vilje til å satse på kollektivtransport og trikk også i Oslo. Oslo Sporvognsdrift ble i 2003 skilt ut fra Oslo Sporveier som eget datterselskap og har siden da hatt fokus på så vel en driftseffektiv virksomhet som en bevisst markedsføring av merkevaren Trikken.¹ Er trikken i Oslo også en viktig drivkraft i en byutviklingsstrategi som i andre europeiske trikkebyer?

1.1 Studiens utgangspunkt og problemstillinger

Politiske styringsdokumenter på nasjonalt og lokalt nivå ser ut til å åpne for økt satsing på kollektivtransport i Oslo. Målet er å betjene økte transportbehov i byen ved hjelp av kollektivtransport.² Også trikkens passasjertall har økt som en følge av et bedret kollektivtilbud.³ I de senere år har man sett en økende satsing på trikk som byutviklingsstrategi i Europa. Videre i oppgaven vil jeg diskutere om også Oslo følger denne trenden. Jeg vil se nærmere på aktører som inngår i planprosessene i Oslo, og som arbeider med trikk, og deres syn på trikkens rolle i byutviklingen. I hvilken grad avgjør Oslos ”trikkeplankoalisjon” trikkens rolle i byutviklingen?

Videre i oppgaven stilles også spørsmålet om hvilken rolle trikken har i byutviklingen i Oslo. For å besvare dette spørsmålet, vil jeg fokusere på aktører i planprosessene i utviklingsprosjekter hvor trikken inngår, omtalt som ”plankoalisjonen”. Oppgaven vil slik omhandle skjæringspunktet mellom byutvikling (trikkeprosjekter) og bypolitisk organisering

¹ Oslo Sporveier er heretter kalt ”Oslotrikken”

² Aud Tennøy belyser i NIBRnotat 2004:120 politiske styringsdokumenter (fra tidsrommet 1990-2003) som legger føringer for en samlet areal- og transportplanlegging i Oslo for å styrke kollektivtransporten.

³ Trikken så betydelig passasjervekst etter innføringen av ”Rullende fotau” (2004) som innebærer avgangshyppighet på hvert femte minutt.

(planprosessene).⁴ Jeg vil i analysen skille mellom transportmiddelet trikken, merkevaren Trikken og selskapet Oslo Sporvognsdrift som jeg vil omtale som Oslotrikken.

Jeg vil i denne oppgaven belyse følgende problemstilling:

”Hvilken rolle spiller trikken/Oslotrikken i Oslos byutvikling?”

Dette vil jeg belyse ved hjelp av følgende underproblemstillinger:

- Hvilke ulike by- og stedsforståelser tar de ulike aktørene utgangspunkt i, og hva bygger de sine ideer om forholdet mellom byen og trikken på?
- Hvilke aktører og interesser påvirker trikkeprosjekter?
- Har trikken en stedsmarkedsføringseffekt i utviklingsprosjekter?
- Hva ”er” trikken? Har den én betydning eller er betydningen stedsavhengig?
- Hvilken rolle spiller Oslotrikken i planprosessen?

Mitt geografiske hovedfokus vil være på Thorvald Meyers gate på Grünerløkka, hvor Oslotrikken i 2005 utarbeidet et forslag til hvordan gaten kan utvikles til en ”strøgsgate”, i dette tilfellet en gågate som kun trafikkeres av trikk.

Jeg ønsker å belyse hvordan de ulike aktørene ser på planprosessene og deres syn på de ulike aktørers roller og innflytelse der. Jeg vil i denne sammenheng komme inn på styringsdokumenter som ligger til grunn for Oslos areal- og transportplanlegging, informantenes syn på trikkesatsingen i Oslo og mulige grunner til hvorfor Oslo satser eller ikke satser på trikk som byutvikling. Jeg er derfor interessert i å se på hvordan de etablerte aktørene i trikkeplankolisjonens meningsfelleskap og diskurs kan få betydning for hvordan trikkeprosjekter i Oslo utformes.

En sosiokulturell studie

Dette er en sosiokulturell studie av trikkens rolle i byutviklingsprosjekter i Oslo, analysert gjennom plankolisjonens forestillinger knyttet til trikken i kombinasjon med deres steds- og byforståelser. Jeg vil belyse krysningspunktet mellom ulike (aktørers) meninger og bilder av sted: steder i Oslo, byrom, by, trikken: funksjon og symbolikk, ulike representasjoner rundt dette, og Oslotrikken som aktør i planprosessene. Strøgsgateutvikling vil stå sentralt gjennom

⁴ Med trikkeprosjekter menes ethvert utviklings- eller opprustingsprosjekt i byen hvor trikken berøres.

hele studien, og slik representere krysningspunktet for de ulike meningene/forståelsene jeg ønsker å analysere. Strøgsgateutviklingsforslaget for Thorvald Meyers gate, som Oslotrikken lanserte for øvrige aktører i planmiljøet i 2006 står sentralt gjennom hele studien. Gjennom dette eksemplet vil jeg belyse de ulike aktørenes stedsforståelser, deres syn på hva trikken er, hvilken plass den skal ha i Oslo og hvilke meningsinnhold som inngår i plankoalisjonens diskurs, og hvordan denne kan få betydning for fysiske tiltak i Oslo i områder hvor trikken inngår.

Stedsforståelser

Studien vil bygge på teorier om *hva sted er*. Tradisjonelle stedsanalyser forholder seg i stor grad til sted som en fysisk lokalisering som kan studeres og analyseres på bakgrunn av kjennskap til stedets fysiske trekk som topografi og arkitektur. Utgangspunktet for en sosiokulturell stedsanalyse er tanken om at steder er noe mer enn et fysisk objekt i verden. Sted betraktes i en sosiokulturell stedsanalyse som et krysningspunkt for ulike erfaringer, meninger og interesser (Røe 2002). Man analyserer ikke steder ut fra forhåndsgitte kategorier og kriterier, men ser heller på hvordan sosiale erfaringer og relasjoner er med på å forme stedet. Stedsbegrepet vil jeg derfor tillegge stor vekt gjennom hele studien. Jeg vil på bakgrunn av aktørenes ulike stedsrepresentasjoner og stedsdiskurser analysere hvordan disse kan ha materielle uttrykk og slik ha betydning for stedsproduksjon. Målet er å belyse hvordan aktørers stedsforståelser, trikkens posisjon og det diskursive feltet i planprosessen kan forstås som en stedskonstruerende prosess. Strøgsgateutvikling vil stå sentralt for analysen av aktørenes stedsbegreps betydning i planprosessene. Samtidig vil jeg gjennom strøgsgateutviklingen diskutere forholdet mellom sted og mobilitet.

1.2 Byutvikling på skinner i Europa

Europeiske byer opplever en renessanse for skinnegående trafikk. Bergen får sin "Bybanen", mens flere franske og spanske byer har satset massivt på nye trikkesystemer. Storbyer som Paris bygger trikk, London skal få en trikkelinje og i New York diskuterer man tanken.⁵ Trikkesatsingen kan ses som en måte å håndtere byens transportmessige kapasitet på, gjennom en areal- og transportplanlegging hvor trikken får en styrket posisjon. Samtidig kan denne trikkesatsingen ses på som en drivkraft i en type byutvikling som vektlegger

⁵ Blant andre Lyon, Bourdieux og Strasbourg i Frankrike og Bilbao, Barcelona og Parla i Spania.

stedsmarkedsføring. Trikken vil da kunne fungere som et symbol på byens modernitet og egenart og representere en byutvikling som tidsriktig setter miljøvennlighet høyt.

Nedgangstider for trikken og trikkerenessanse

På 1960-tallet stod trikken svakt i flere europeiske byer. I Frankrike var trikkenettet da så godt som nedbygget⁶. I 1980 fantes det kun 80 byer med trikkesystem etter en tyveårsperiode preget av nedbygging av trikk i hele Europa. Per 2006 hadde tallet økt til 120 og i følge foreliggende planer ser tallet innen 2020 ut til å ligge på 150 byer som har trikk (Dokk Holm 2007). Satsningen er økende. Mange steder er trikkesatsingen en del av en byutviklingsstrategi som ikke bare tar sikte på å håndtere byenes trafikale situasjon, som preges av økende bilvolum. Gjennom måten byene markedsfører trikkesatsingen på, ser det også ut til at trikken gis en sentral plass i byenes markedsføringsstrategi. Trikkesystemet vil slik fungere som et ”signalbygg” i kampen om internasjonal oppmerksomhet (og investeringer). I Bilbao er trikkelinjen lagt forbi Guggenheim museet. I Barcelona er det nyutbyggede trikkenettet (2004-2008) blant annet lokalisert rundt olympiahavnen, signalbygget ”Agbar” og videre til det revitaliserte havneområdet ”Forum” i byens nordøstre ytterkant. I Frankrike utformes trikkenes design etter stedets karakteristikk med for eksempel matchende farge med omliggende bygningsmasse. I Reims er trikkens front utformet som et champagneglass, som skal henspille på områdets champagneindustri og slik bygge opp under en synliggjøring av ”stedets identitet”.

Parla⁷, i sentralspania, er ett av mange eksempler på hvordan en massiv trikkesatsing over en kort tidsperiode (2003-2007) har inngått i en stor strukturell transformasjon av byen. Store deler av bysentrum har gått fra å være bilvei til å bli gågate i forbindelse med trikkeutbyggingen (Madridario.es 2006). Også i franske byer har trikken inngått i en liknende byutvikling hvor såkalte strøkgater utvikles. Dette innebærer økt restriksjon på biltrafikk i sentrumsgater. Disse strøkgatene reserveres for fotgjengere og syklist, og trikk er den eneste transportarten som har trasé gjennom gatene. I fransk sammenheng anses trikken å være en sentral del av byenes visuelle uttrykk og av høy kulturell verdi. I fransk sammenheng brukes også trikkeutvikling som en byutviklingsstrategi hvor høy standard og moderne høyteknologi er viktige elementer i stedsmarkedsføringskampen byene imellom. På den andre

⁶ I dag er det imidlertid hele 40 pågående trikkeutviklingsprosjekter i Frankrike. Også Paris bygger ut byens trikkenett (Oslotrikken, meddelt 18.10.07).

⁷ Parla ligger ca 2,5mil sør for Madrid, er en by med ca 107.000 innbyggere og en befolkningstetthet på ca 3.600pr km². Trikken fraktet i 2006 ca 18.000 pers/dag, og har kapasitet til ca 23.000 pers/dag (www.ayuntamientoparla.es a) og b).

siden kan trikkesatsingen ses på som et redskap som moderne byer bruker for å få bukt med trafikkproblemer. Gjennom trikkeutvikling føres en byutvikling som tar sikte på å skape bykvaliteter som har likhetstrekk med tiden før privatbilismen inntok byens gater. Bykvalitetene som i denne sammenhengen vektlegges er imidlertid nært knyttet til en postmoderne byutvikling som handler om konsum og rekreasjon. Trikken kan slik symbolisere modernitet som er materialisert i byens fysiske infrastruktur. Høye investeringer i moderne trikketeknologi markedsføres som et symbol på byenes vilje til å satse på en fremtidsrettet og miljøvennlig byutvikling.

”Sammenlikner vi kostnaden på trikken i Bordeaux med operaen i Oslo, ser vi at man har investert omtrent det samme for å lage en stedsmarkør. En viktig flaggsak for trikken framover bør derfor være å bli en større del av Oslos sjel (det som gjør Oslo til Oslo). [...] Byens sjel er ubetalelig og blir viet den plass og ressurser den trenger. Man tøyser rett og slett ikke med sjelen.”⁸

Hvilken rolle spiller så trikken i Oslos byutvikling? Hva symboliserer / ”er” trikken i Oslo?

1.3 Trikken i Oslo

Nedgangstider som i Europa. 1960-2002/4

I likhet med trikkens nedgangstider ellers i Europa for førti år siden var det også i Oslo på 60/70-tallet planer om å legge ned hele trikkenettet i byen. Forslaget møtte motstand og ble aldri gjennomført, men også i nyere tid har det vært diskutert nedleggelse av deler av trikkenettet. I 2002 foreslo Oslo Sporveier å legge ned Briskebytrikken, Ljabrutrikken og øvre del av Kjelsåstrikken.

Ljabrutrikken og Briskebytrikken ble ”reddet” etter store protester fra lokale aktører fra de berørte områdene. Motstanden mot nedleggingsplanene kom også tydelig til uttrykk gjennom medieoppslag. Blant andre Jan Erik Vold tok til orde for bevaring av trikkelinjene og uttalte at ”Trikken er part av Oslos sjel. [...] Trikken kommer oftere. Folk setter bilen hjemme. Byen blir til å leve i” (Vold 2002). 4. september 2002 vedtok imidlertid styret i Oslo Sporveier at deler av Kjelsåstrikken skulle nedlegges og linjen erstattet med matebusser. Lokalt opprør blant kjelsåsbeboerne synliggjorde et sterkt engasjement rundt trikken og dens betydning for området, men forhindret ikke nedleggingsplanene (se for eksempel Nerhagen 2007). Resultatet ble imidlertid en gjenåpning av trikkelinjen 22. november 2004. Siden har

⁸ Upublisert internrapport, Oslo Sporvognsdrift 2006.

den politiske viljen til å satse på trikk i Oslo tilsynelatende vært stigende. I en artikkel om trikkens plass i Oslo i Obosbladet i 2006 "Byens blå øye" av Asbjørn Myhre ble Bergerud, styremedlem i Sekretariatet for Bytrafikk intervjuet.⁹ Bergerud poengterer hvordan han mener at også trikkens kunder ser ut til å styrke trikkens posisjon i Oslo de senere år:

"Både gjennom kampen mot nedleggelse og senere trafikkvekst og kundeundersøkelser har trikken befestet sin stilling som byens mest populære kollektive transportmiddel" (Myhre i Obosbladet 2006).

Det ser altså ut til at byers satsing på trikk er en internasjonal trend, et svar på byers transportproblemer samtidig som trikkeutvikling anses å ha en symbolsk gunstig stedsmarkedsføringseffekt. Som sitatet over illustrerer, ser det også ut til at trikken engasjerer Oslobefolkningen og at folk velger å ta trikken når tilbudet bedres.

1.4 Trikk som byutvikling

Hvorfor satses det på nettopp trikk i så stor grad i større byer i dag? Erling Dokk Holm skriver i sin artikkel "Trikken er fremtiden" (Dokk Holm 2007) at trikken ikke bare er et effektivt transportmiddel, men at den også skiller seg klart ut som et bedre alternativ enn bussen ved at den også fungerer som byutvikling. Han mener at mens t-banen knytter satellitter til byen og slik definerer hva som er sentralt eller usentralt er

"[...] trikken uovertruffen i å utvikle nye strøk. Når det anlegges trikkeskinner og trikken begynner å gå, kommer også de ivrige unge innbyggere, så kommer restauranter, barer, butikker og ikke minst: gatelivet. Trikken skaper liv der den går fremover og siviliserer omgivelser." (Dokk Holm 2007).

Dokk Holm fokuserer slik på hvordan trikken og stedet kan forstås i et nært relasjonelt forhold til hverandre og også hvordan trikken er et viktig stedskonstruerende element i byen. Samtidig viser Dokk Holm til et meningsbærende element ved trikken som skiller den kvalitativt fra både buss og t-bane. Trikken utgjør en slags bykvalitet eller urbant symbol som appellerer til en urban livsstilspreferanse og er en drivkraft i en byutvikling som baseres på en bestemt urbanitetsdiskurs. I planene for de nye utviklingsområdene i Oslo ved Bjørvika og også i Fjordbyen forøvrig, planlegges trikken inn fra et tidlig stadie i planprosessene. Også

⁹ Bytrafikk er en interesseorganisasjon som kjemper for kollektivtransporten i Oslo og andre byområder.

revitaliseringsprosjektet av Kværnerbyen planlegges med trikkeforbindelse. I Plan- og bygningsetatens avis "Byblikk – om byens utvikling" fremstod forsiden i mai 2008 slik:



Figur 1 Utsnitt fra forsiden til "Byblikk". Kilde: Plan- og bygningsetaten, nr.4 2008.

1.5 Videre disposisjon

For å belyse hvilken rolle trikken spiller i byutviklingsprosjekter og –prosesser har jeg valgt å disponere oppgaven slik:

I Kapittel 2 presenterer jeg studiens teoretiske rammeverk. Først og fremst ser jeg på teoretiske tilnærminger til stedsbegrepet. Jeg vil presentere teorier vedrørende ulike by- og stedsforståelser og forholdet mellom sted og mobilitet. Jeg vil så komme inn på teorier rundt bypolitisk styring og -organisering i en markeds- og konkurranseorientert byutvikling. Diskursiv planlegging vil også trekkes inn i denne sammenheng.

I Kapittel 3 presenterer jeg studiens metodologiske vurderinger og valg jeg legger til grunn for analysen. Jeg vil redegjøre for valg av metode, case, produksjon av data og valg av informanter. Jeg vil også beskrive hvordan jeg har gått frem i tolkning av data som danner grunnlaget for analysen.

I Kapittel 4 presenterer jeg det kontekstuelle rammeverk som analysen bygger på. Jeg vil komme inn på kollektivtransport i byutviklingssammenheng og hvordan planprosessene

fungerer. Videre vil jeg komme inn på Oslotrikken som selskap og aktør i byutviklingssammenheng, og deres rolle i plankoalisjonen. Dessuten blir strøksgatebegrepet og -prosjektet introdusert nærmere.

I Kapittel 5 vil jeg gå nærmere inn på strøksgatebegrepet og -prosjektet og informantenes ideer rundt dette. Jeg vil analysere informantenes steds- og byforståelser og syn på hva trikken ”er” opp mot det teoretiske rammeverket.

I Kapittel 6 vil jeg analysere informantenes syn på planprosessen, trikkens rolle i byutviklingen, Oslotrikkens rolle i plankoalisjonen, og aktørers påvirkningskraft opp mot det teoretiske rammeverket.

Kapittel 7 er studiens konklusjon hvor jeg vil knytte de viktigste funnene til problemstillingene og drøfte hvilken betydning dette kan ha for byutviklingen og planprosessene videre.

Kapittel 2 Teorier om steder og byutvikling

2.1 Stedsbegrepets betydning

I samfunnsgeografien er sted et grunnleggende begrep og forskningstema. Stedsbegrepet representerer samtidig en ontologisk så vel som epistemologisk dimensjon. Vi studerer sted som noe som er i verden, et objekt, men ser også på sted som kontekst for all menneskelig virksomhet. Vår verdensanskuelse har altså stor betydning for stedsfokuset og omvendt. Hva begrepet viser til, hva det inneholder og hvilke prosesser som gjør seg gjeldende vil ulike forskere imidlertid gi ulike svar på.

Gjennom hele studien vil jeg hovedsakelig konsentrere meg om sted- og rombegrepene underforstått som steder og rom i by. Den overordnede samfunnsorden kan enkelt kalles kapitalistisk, en kontekst som er betegnende for byer i store deler av den vestlige verden, og for Oslo. Den overordnede konteksten studien inngår i velger jeg derfor å kalle ”en markeds- og konkurranseorientert byutvikling”. Her vil både den bypolitiske ordningen så vel som byutviklingens innhold og betydning bli diskutert og fungere som en underliggende kontekst for den øvrige drøftingen av betydningen av sted. Jeg vil ta utgangspunkt i Lefebvre, Harvey, Cresswell, Simonsen og Massey sine tilnærminger til både stedsbegrepet og hvordan sted kan og bør forstås i by. Jeg mener disse setter et fruktbart fokus for debatten ved å skissere såkalte idealtyper på byanskuelser, og ved å diskutere forholdet mellom stedsrepresentasjoner, sosial praksis og materialitet. Dette mener jeg danner et godt grunnlag for refleksjon over innholdet i de ulike stedsforståelsene og slik belyse ulike perspektiver på stedsutvikling og betydningen av sted. Med utgangspunkt i denne teoretiske diskusjonen vil jeg videre i studien også diskutere forholdet mellom mobilitet og trikk. Med utgangspunkt i dette teoretiske rammeverket mener jeg trikkens rolle i byutviklingen i Oslo også kan forstås på en fruktbar måte. Med denne tilnærmingen vil andre sider ved trikkens rolle i Oslos byutvikling kunne belyses enn de som ellers vektlegges i en mer tradisjonell stedsanalyse. Teoriene jeg velger å diskutere ut ifra, ønsker jeg skal bidra til å få belyst det dialektiske forholdet mellom de strukturelle, subjektive og de intersubjektive prosesser i stedsstedsanalyser og slik fange opp kompleksiteten i stedskonstruerende prosesser.

Hva er sted?

Avhengig av hvem og i hvilken sammenheng man spør, vil svaret på hva sted er variere. Sted brukes i dagligtale om alt fra hjemmet, en trikkeholdeplass, en by eller et helt kontinent. Hva

som legges i dette og den romlige avgrensningen vil derfor variere mye, og det er tydelig at begrepet ikke representerer noe entydig som lett kan defineres på én måte. Likevel er det nærliggende å tenke seg at steder er noe som fysisk ér i verden, noe som kan identifiseres og avgrenses med fysiske grenser på et kart. Spør du imidlertid noen om hvor grensen går for sitt nabolag vil du få ulike svar fra ulike mennesker og det er ikke gitt hvor grensene trekkes. Lynch (1984) gir gode eksempler på nettopp dette når han i sine studier har bedt folk om å tegne et kart over sitt nærområde. Han viser der hvor forskjellig folk fra et avgrenset boligområde tegner det Lynch kaller sine "mental maps". Deres forestilling om hva nærområdet er, dets innhold og hvor dette begynner og slutter varierer i stor grad. Når man snakker om sted som hjemmet eller nabolaget er det nærliggende å tenke seg at steder i aller høyeste grad har stor betydning for folk og at de representerer en spesiell stedsidentitet. På den andre siden, med utgangspunkt i hvilke globale trender som de siste tiårene har påvirket bypolitikk og byutvikling hevder andre at sted har fått mindre betydning. Gjennom økt fokus på global handel, "footloose capital" og en så vel kulturell som økonomisk globalisering, vil noen hevde at dette fører til stadig nye stedsløse bylandskap som preges av ensartet arkitektur og samme fasiliteter. Stedene kunne like godt vært hvor som helst (Bergsli 2005). Steder vil med et slikt fokus tilsynelatende få mindre betydning og miste sin egenart. Andre vil imidlertid med bakgrunn i samme argumentasjon om globalisering som styrende prosess for by- og stedsutvikling hevde at tvert i mot, steder har ikke fått mindre betydning enn før, heller større. Steder inngår nå i en konkurranse med andre steder om den samme "footlose capital" og i en interurban konkurranse om de samme kapitalgodene og sted og stedsmarkedsføring blir avgjørende. Massey (1993) er en av de som mener at globaliseringen av sosiale relasjoner er nok en kilde til reproduksjon av geografisk ujevn utvikling og slik steders unikheter. Prosesser på høyere geografisk nivå kan altså ses på som avgjørende for hvordan steder og byrom utvikles. Lefebvre (1975) tar utgangspunkt i dette når han diskuterer hvordan rom produseres.

Oslotrikkens markedsføringsstrategi kan se ut til å være et eksempel på dette. Enkelte europeiske byer som investerer store summer i nye trikkesystemer begrunner satsingen med at byen ønsker å endre image. Trikken er en sentral del av byens stedsmarkedsføring i kampen om å skille seg ut som noe unikt og annerledes enn andre steder og byer. Dette har inspirert Oslotrikken til å fokusere på trikkens symbolske verdi i Oslo. De fokuserer nå på å innlemme stedene og byen trikken inngår i som en del av sin merkevare. Å definere hva denne identiteten er, og hva som anses å gjøre trikken til en del av denne identiteten, vil jeg diskutere nærmere i analysen av trikkens rolle i Oslo.

Lefebvre (1975) betegner det byrommet kapitalismen produserer som både homogent og fragmentert på samme tid, noe han presiserer at kan virke selvmotsigende. Byrommet er homogent fordi alt som finnes i det kan gjøres til gjenstand for bytte, det er mulig å selge det. Fragmentert er byrommet likevel fordi det er delt opp i stykker og parseller som selges så dyrt som mulig i tråd med spekulasjonens lover eller regler. Lefebvre tar slik utgangspunkt i at byrommet underkastes varebytets herredømme, det vil si spekulasjon og kapitalinvesteringer (byutvikling under kapitalistiske forhold), og at det derfor ikke tar høyde for de særlige aktiviteter det gir rom til.

2.2 Markeds- og konkurransestyrt byutvikling

Hvordan byer og steder utvikles påvirkes ikke bare av strukturelle betingelser, men også av hvilken innflytelse og makt som inngår i de bypolitiske beslutningsprosessene. Et mye brukt begrepsapparat for å betegne bypolitisk styring i senere tid er overgangen fra ”government” til ”governance”. Government viser til den bypolitiske styringsformen som preget den fordistiske perioden hvor statlig styring og offentlig regulering stod sterkt. Governance, slik jeg anvender begrepet i denne studien, er betegnelsen på overgangen til en mer entreprenørpreget bypolitikk og refererer til:

”[...] mer fleksible nettverk bestående av en rekke institusjonelle og individuelle, private og frivillige aktører som bidrar til regulering av byøkonomien og lokalsamfunnet. Det offentlig-private samarbeidet er kjernen i entreprenørpolitikk” (Imre og Racot 1999 i Bergsli 2005:92).

Med entreprenørpolitikk menes her en type bystyringspolitikk hvor sosiale aktører påvirker bypolitikk og -økonomi ved å velge ulike strategier for å oppnå økonomisk vekst. Derigjennom konstrueres steder og landskaper, på bakgrunn av en gjensidig avhengighet og vekselvirkning mellom urbaniserings- og globaliseringsprosesser. Byens politiske og administrative institusjoner har til oppgave å tilrettelegge for private interesser for å oppnå optimal forretningsvirksomhet for dem. De politiske organene koordinerer private aktører innen nettverk (Bergsli 2005). Bergsli legger vekt på at bypolitiske myndigheter har ansvar for sosioromlig utjevning og kollektiv tjenesteyting. Hun mener de fremdeles har fokuset på dette, men antyder likevel at fokuset kan få lavere prioritering når entreprenørpolitikk anses som avgjørende for byens utvikling.

Planprosessene

Pløger (2001) kaller den type byplanlegging jeg her er inne på for ”diskursiv planlegging”. Det interessante med Pløgers tilnærming og det diskursive planleggingsbegrepet, er hvordan han her ikke bare ser på hvilke aktører og nettverksstrukturer som inngår i bypolitikken. Han fokuserer også på innholdet i den offentlig styrte byplanleggingsstrategien og hvordan denne påvirkes av governancepreget bypolitikk. Den diskursive planleggingen handler i stor grad om produksjon av stedsidentitet og urban forestilling mener. Pløger. Han vektlegger hvordan den diskursive planleggingen handler om å tillegge det urbane rom et sosialt meninginnhold gjennom tekster, fotografier og visuelle tegn. Med urban forestilling menes her en forestilling om det urbane forstått som en viss type livsstil, eller kulturelle preferanse, som bygger opp under begrepets positive valør og med et gitt innhold. Den vektlegger først og fremst identifiseringen av materielle stedsidentiteter som fysisk og materielt miljø og bygninger. I tillegg vektlegger planleggingen ulike former for ansikt-til-ansikt-kommunikasjon og utveksling av denne kunnskapen. Pløger mener faren med å vektlegge utveksling av kunnskap og informasjon mer enn de meningsproduserende prosessene, er at man da fokuserer på kunnskap som et epistemologisk anliggende og neglisjerer ontologiens diskurs. Skogheim og Røe (2003) er også kritiske til innholdet i diskursive byutviklingsdebatter. De identifiserer i sin studie av høyhusdebatten i Oslo hvordan faggruppers diskurs møtes av en folkelig motdiskurs og hvordan de mener maktforholdet mellom diskursene blir avgjørende. Faggruppenes diskurs ser ut til å oppnå en høyere status som legitim enn motdiskursen, ”synsende argumenter” fra lekfolk. Forfatterne mener debatten bærer preg av en positivistisk grunnholdning hvor man tenker seg at det objektive og sanne kan skilles fra følelsesmessige og sansbare erfaringer. Skogheim og Røe etterlyser større grad av kritisk refleksjon over fagdiskursene innenfor byutvikling, som de mener er et felt med få sannheter.

Hva kjennetegner så innholdet i den diskursive planleggingens diskurs? Pløger (2001) mener å se tegn til at politiske myndigheter fokuserer på steders fysiske trekk og at dette vitner om en sterk tro på at estetisk regenerering av det fysiske miljø i seg selv vil gi sosiale konsekvenser. Dette bygger på tanker om at å oppgradere det fysiske miljøet vil føre til at man tiltrekker seg høyere sosioøkonomiske grupper. Tilnærmingen bygger på en fysisk-deterministisk forståelse av sted. De fysiske og materielle trekkene ved områdene, og dets romlige organisering vektlegges uten særlig tanke på meningsdannelse eller det romliges innhold. Lefebvre er kritisk til en slik tilnærming og vektlegger viktigheten av å få tak i det

konkrete og det abstrakte sammen, og at vi trenger et direkte forhold mellom materialisme og idealisme for å forstå hvordan rom produseres.

Den diskursive planleggingen preges som nevnt av stort fokus på selve planprosessen og kunnskapsutveksling gjennom ansikt-til-ansikt kommunikasjon mellom de involverte aktører i planprosessen. Tewdwr-Jones & Allmendinger (1998) stiller kritiske spørsmål vedrørende en slik kommunikativ rasjonalitetsttankegang som ser ut til å prege planprosessene jeg vil diskutere videre i studien. I artikkelen "Deconstructing communicative rationality: a critique of Habermasian collaborative planning" retter de et kritisk blikk mot denne type planleggingspraksis sterke fokus på selve prosessen. De mener en slik planleggingsprosess etterstreber et Habermasiansk ideale om å oppnå konsensus ved hjelp av kommunikativ rasjonalitet i prosessen. Faren er, i følge dem, at et slikt mål vil føre til at man overser de ulike prosessenes maktstrukturer og aktørers egeninteresser. Fokuset på selve prosessen, og målet om konsensus står da i fare for å overskygge betydningen av planprosessens faglige utfall, resultatet, og de maktstrukturer som påvirker resultatet.

Hvilke by- og stedsforståelse dominerer så i byplanleggingen som vektlegger produksjon av stedsidentitet og en urban forestilling? Simonsen hevder at stedsbegrepene som har blitt brukt i studiet av sted og by har vært preget av en landsby-tankegang hvor byen ses på som en samling av steder og lokalsamfunn (Simonsen 2005a). Dette representerer en av Simonsens "krontyper" av forståelser av byen som levd rom og levd erfaring som hun analyserer i sin bok: "Byens mange ansikter" (2005b). Hun slår fast at det i hvertfall finnes én fellesnevner for hva det urbane er et konstituerende element i byliv og bykultur, nemlig forskjellighet. Likevel er det store forskjeller på hvordan byliv forstås, og hun tar utgangspunkt i to paradigmer som representerer ulike tilnærminger til byliv. Det ene er mobilitetsparadigmet, hvor liv forstås ut ifra elementer i bevegelse, hastighet og mobilitet. Det andre paradigmet forstår byliv med basis i begreper som sted eller lokalsamfunn, en landsbytankegang hvor byen forstås som en samling av lokalsamfunn. Massey (1994) kritiserer imidlertid den resonansen mobilitetsparadigmet tilsynelatende har i mange studier av dagens byer. "Dette er epoken - sies det ofte - hvor ting går fortere, og spres ut" (Massey 1994:146). Den globale landsby, overskridelse av barrierer og nedbryting av horisonter er begreper som ofte tas i bruk. Spørsmål som hvilken betydning steder har, hvordan vi kan føle stedstilhørighet og unikhet ved steder, blir påtrengende, mener Massey. Hun skriver forøvrig i den sammenheng at Marx ville kalt dette for steds tilintetgjørelse gjennom tid. Byrommets tidlighet og romlighet er i fokus når Simonsen (2005b) analyserer byen. Hun vektlegger disse begrepene og gjør i den sammenheng et poeng av å ikke bruke mobilitetsbegrepet på grunn av

faren for overabstraksjon av tid- og romlighet, men velger heller å bruke ”romlighet” og ”tidlighet” som hun forøvrig mener mobilitet er en symbiose av. Som Simonsen, definerer også Cresswell (2006) to prinsipielle metafysiske måter å se verden på, (som sammenfaller med Simonsens krontyper,) og mener begge dreier seg om spørsmål rundt forståelser av mobilitet: romlig orden og sted. Den moralske geografien om sted og mobilitet påvirker i begge tilfellene hvordan ontologi, epistemologi og politikk, så vel som praksis og materiell kultur, oppfattes. Han presiserer imidlertid at disse idealtypene eksisterer i et kontinuum og sjelden i ren form. Han mener de likevel er gode utgangspunkter for fruktbare måter å tenke på vår verden på.

2.3 Stedsidentitet og stedsmarkedsføring i byutviklingen

I tråd med den markeds- og konkurranseorienterte byutviklingen som er skissert over er stedsidentitet et begrep som står sentralt i bypolitikken. Det ser ut til å være nettopp her både de offentlige og private aktørene enes om hva som er viktig for en vellykket byutvikling, nemlig produksjon av stedsidentitet. Men hvilket stedsbegrep bygger aktørene på? Er det som Lefebvre frykter et stedsbegrep som kun bygger på rommets fysiske og materielle trekk? Eller innlemmer man også de immaterielle dimensjonene ved stedsbegrepet når man fokuserer på stedsidentitet? Loretta Lees (2002) diskuterer viktigheten av å fange opp både det materielle og det immaterielle ved steder og stedsidentitet. I den postmoderne tilnærmingens tid, mener hun det er viktig å spørre seg hvorvidt det immaterielle ikke har noen objektiv eksistens? Og hvorvidt bevissthet og vilje er avhengig av materielle forhold? Hun støtter seg til Pile som skriver:

”Through fantasy, whether conscious or unconscious, the urbanised subject creates an imaginary urban landscape, which is constructed partly by the material of the city, partly by the modalities of identification, partly by the “contents” of the unconscious” (Pile 1996:236 i Lees 2002:108).

Pløger (2001) støtter seg til Beauregard & Body-Gendrot som tar utgangspunkt i at byen betyr ulike ting for ulike folk og at stedsidentiteter er i endring. Det ser derfor ut til, i følge dem, at planleggere burde jobbe ut ifra utgangspunktet ”vi eksisterer fremdeles på steder” (i Pløger 2001:66) og revitalisere følelsen av tilhørighet til sted. Pløger mener det er nettopp her den diskursive planleggingen blir viktig for bypolitikk og byplanlegging. I Oslo, som i mange europeiske byer, pågår byutviklingsprosjekter som kan betegnes som regenereringsstrategier. Dette fører til en intensiv stedsmarkedsføring- og promotering. Det er selektive bilder og

representasjoner av byen som velges for å henvende seg til de attraktive aktørene og investeringspotensialet ofte i form av signalbygg som Guggenheim i Bilbao. Andre sosiale og materielle realiteter utelukkes fra stedsmarkedsføringen for slik å skape det ønskede stedsimaget (Bergsli 2005).

Hvilke stedsspesifikke kvaliteter som vektlegges i konstruksjonen av stedsimaget varierer. Harvey mener imidlertid å se noen fellestrekk. Han mener sted ofte blir sett på som en lokalitet av felles minner og historie. Et sted hvor identitet skapes gjennom konstruksjon av minner som knytter en gruppe mennesker sammen inn i fortida (Harvey 1989). Et fokus på kunst og kulturarv som identifikasjonsmidler ser ut til å gå igjen i byers stedsmarkedsføringsdiskurs. En kritikk av denne tankegangen går på at denne typen revitaliseringsstrategi bygger på ideen om at vi må gjenskape en urban livsform som ble ødelagt og fremmedgjort for oss i følge Simonsen (2005b). De levedyktige lokalsamfunn karakteriseres av "autentiske" sosioøkologiske relasjoner til forskjell fra fremmedgjørelse, sosial oppløsning og mennesker som lever isolert i sine leiligheter og hus. Denne utviklingen søker derfor å gjenopplive kunsten å bo eller leve et sted. Et kritisk blikk på romantiske forestillinger om lokalsamfunnslivet bygger på ideen om at disse også var preget av sosial kontroll, eksklusjon og interne maktrelasjoner, skriver Simonsen.

Fokuset den diskursive byplanleggingen har på steders fysiske karakter, og stedsidentitet konstruert på kunst og kulturarv, er bakgrunnen for hva Sæter (2005) omtaler som en estetisk vending i byutviklingen i Oslo. Hun mener fokuset har gått fra en sosial til en estetisk interesse for byen. Bergsli (2005) studerer urbane regenereringsstrategier som en form for produksjon av stedsidentitet, eller en måte å konstruere stedsrepresentasjoner på. Hun viser til Zukin som beskriver hvordan denne type byutviklingsprosjekter i stor grad innebærer oppmerksomhet rundt hva som skal være synlig og ikke, og at det er ulike konsepter om orden og uorden, så vel som en strategisk forbindelse mellom estetikk og funksjon. I markedsføringen av steder som fokuserer på hvordan byen skal fremstå, for eksempel i Oslo, skapes stedsmyter som "fjordbyen", "middelalderbyen", "den blågrønne byen" og "den bærekraftige byen". I en slik diskurs er det først og fremst nye grupper, med høy sosial og økonomisk kapital som markedsføringen retter seg mot. Den offentlig-private korporasjonen spiller en viktig rolle i dette spillet, og det er den som står for utbyggingen av områdene som i dag leder an i den symbolske struktureringen av byområdene (Bergsli 2005). Hvilke diskurser, som i byutviklingsdebattene inngår i konstruksjonen av stedsidentitet, og stedsrepresentasjon, vil variere i både innhold og antall. En "representasjon" kan hovedsakelig forklares som et meningssystem som noen er enige om. Et sted, eller en

representasjon, vil derfor kunne sammenliknes med en tekst, eller tegn, som leses og slik gir en mening. Relasjonen mellom tegnet eller betydningen og det tegnet viser til er imidlertid ikke noe gitt og blir bare definert i relasjon med et gitt publikum i en gitt kontekst. Et sted vil i en slik tilnærming derfor best forstås som noe konstruert, som hele tiden beror på representasjoner som igjen er avhengig av tid, sted og i vid forstand kontekstavhengig. Eller som Bourdieu (1996) uttrykker det, når et sted har fått et dårlig rykte er det ikke slik at man bare kan ”dra dit å se selv” for å finne ut av hvordan stedet egentlig er. Det er altså teksten, eller representasjonen, som står i fokus, ikke det den ”faktisk” representerer. Representasjoner vil imidlertid alltid eksistere i forhold til andre og konkurrerende representasjoner, noe som omtales som intertekstualitet. Edward Soja representerer en poststrukturalistisk stedsforståelse og diskuterer i sin artikkel *Simcities* (2000) nettopp forholdet mellom tegn og ”virkeligheten” og viser til Baudrillards begrep ”simulacra” som betegner det han anser som en simulert virkelighet. Ideen bygger på at noen steder er en simulering av en simulering og kalles ”Simulacra”. I en slik hyperrealitet er alt som er igjen symboler uten referanse. Stedsutvikling som markedsfører seg med at de gjenskaper en tapt urban livsform, som Simonsen beskrev over, kritiseres gjerne med bakgrunn i tanker som Sojas.

Harvey (1989) peker på at all kunnskap er kontekstavhengig og subjektiv. Han mener at allmenngyldige sannheter derfor er umulig å slutte. Poststrukturalismen fokuserer slik på sammenhengen mellom kunnskap, diskurs og makt. De som sitter med mest makt vil slik kunne definere dominerende kunnskapsregimer, og fremstille sin kunnskap som ”riktig”. Slik bruker de sin maktposisjon til å undertrykke andre kunnskapsformer. Slik rekonstitueres også deres gjeldende kunnskapsregime, eller diskurs, og dets gyldighet. Slike diskursive kamper om kunnskapsregimer oppstår når motstridende virkelighetsoppfatninger utfordrer hverandre (Jørgensen og Phillips 2005). I en poststrukturalistisk studie vil derfor mangfoldet av ulike representasjoner og virkelighetsoppfatninger søkes belyst. Ulike stedsrepresentasjoner vil alltid eksistere parallelt, og det er ved å avdekke maktforholdet disse imellom man vil kunne forstå hvilke interesser eller ”symbolsk makt” som får størst påvirkningskraft og kan kalles den dominerende diskurs (se for eksempel Skogheim & Røe 2003, Bourdieu 1996).

Stedsmyter, sosial praksis og materielt rom

Harvey bygger mye av sin stedsforståelse på Lefebvre. Som representerer en marxistisk fundert tradisjon hvor økonomiske strukturer og kapitalflyt anses som viktige drivkrefter i samfunnsprosessene. Harvey (1993) skriver at å studere hvordan steder konstrueres materielt ikke er tilstrekkelig, men at man også må studere hvordan den materielle dimensjon erfares.

Han fokuserer slik på steder og tings symbolske kraft, representasjoner av den materielle verden. Hvordan representasjonene videre påvirker vår fantasi og forståelse av verden (stedets symbolske uttrykk / representasjon) vil igjen gi seg utslag i vår sosioromlige praksis og slik være en del av de sosiale prosessene som konstruerer sted. Harvey trekker frem et eksempel fra sitt hjemsted Baltimore for å eksemplifisere hva han mener. Han viser til en episode hvor lokalavisa the Baltimore Sun rapporterte om et brutalt dobbelmord av et eldre ektepar som ble funnet i sitt hjem i Guilford. Media skapte stor blest om saken og formulerte saken til dels som en trend i byen ved å vise til flere liknende episoder på kort tid og hevdet at sikkerhetstiltak måtte settes i verk for å unngå gjentakelse. The Suns dekking av saken tilsa at det var en afroamerikaner fra de laverestående sosiale klassene i områdene utenfor Guilford som sto bak dobbeltdrapet. Nabolagsforeningen på stedet tok da til orde for sikkerhetstiltak som kunne fysisk forhindre ”inntrengere” adgang til området. Dette betydde i praksis konstruksjon av gjerder som ville skille den hovedsakelig hvite middelklassebefolkningen i Guilford fra den svarte lavinntektsbefolkningen utenfor. Stedet fikk slik en ”gated community” struktur. Dette innebærer fysiske hindre som settes opp for å beskytte de innenfor mot ytre farer og slik oppnå en økt sikkerhet for innbyggerne. Det viste seg imidlertid at morderen i Guilford var det eldre ekteparets eget barnebarn og ikke en ukjent inntrenger fra utenomverdenen. Med dette viser Harvey hvordan man må forstå sted. Han peker på hvordan et steds symbolske og tillagte mening og den dominerende diskursen, her den som media i stor grad formulerte, Guilford sto overfor en ytre sikkerhetstrussel påvirket folks virkelighetsoppfatning og førte til sikkerhetstiltak som fysisk og sosialt endret stedet Guilford. Han viser slik hvordan stedsrepresentasjoner påvirker våre ønsker, fantasier eller redsler og vil være avgjørende for vår sosioromlige praksis som videre kan få materielle konsekvenser. Harvey fokuserer i denne sammenheng på mulighetene for økonomisk og politisk påvirkning i stedsrepresentasjonene. Det å definere steders mening er kjernen i prosessen og derfor vil kampen rundt stedsrepresentasjon og dominerende diskurs kjempes konstant. Stedets meningsinnhold vil, som Harvey i eksemplet viser, være grunnleggende for videre stedsutvikling.

Et relasjonelt stedsbegrep

Masseys vektlegging av stedsbegrepet bygger på beslektede ideer av Lefebvre og Harvey. Også hun ser ut til å mene at stedsforståelsen vil få betydning for hvordan vi forstår verden og slik hvordan sted konstrueres. Dette er tilsynelatende utgangspunktet for hennes stedsforståelse som hun bygger på Tuans begrep om ”sense of place” (Massey 1993). Hennes

stedsforståelse er imidlertid også en kritikk av Tuans "sence of place", autentisitet, og hun skisserer hva hun mener "a progressive sence of place" kan bety ved å si:

"So the search for the "real" meanings of place, the unearthing of heritages and so forth, is interpreted as being, in part, a response to desire for fixity and for security of identity in the middle of all the movement and change" (Massey 1994: 151)

Hun tar her utgangspunkt i et relasjonelt rombegrep og i stedsforståelsen i en postmoderne verden hvor hun, i likhet med Harvey, fokuserer på hvordan globaliseringsprosessene tilsynelatende kan representere en trussel mot steders ulikhet og egenart. Hun tar så utgangspunkt i spørsmålet: hvilken "sence of place" er det som egner seg for en tid preget av "space-time compression"? Hun fortsetter imidlertid sin analyse av dette ved å stille seg kritisk til hva hun mener blant andre Harvey tildels tar for gitt, nemlig at "time-space compression" vil føre utrygghet med seg. Videre problematiserer hun tanken om at et steds identitet, eller dets "sence of place", konstrueres ut fra innoverskuende historie. Da vil "sence of place" bygge på den felles erfaringen eller historien som representerer stedet og stedsidentiteten slik kan "defineres" som noe enhetlig. Hun eksemplifiserer sitt resonnementet med en fortelling fra sin hjemby, og handlegaten Kilburn High Road. Hun beskriver gaten som ganske vanlig og nevner elementer hun ser på sin vei: en avisbod med utenlandske aviser fra områdets innbyggers hjemland, tagging på en murvegg hvor det står skrevet IRA, i to butikker finner hun en notis om ukas lotterivinnere: Teresa Gleeson og Chouman Hassan, sarimote er utstilt i et butikkvindu. Videre beskriver hun hvordan den konstante flytrafikkstøyen er tilstede over gaten og poengterer hvordan den økte mobiliteten som følge av "time-space compression" kan sanses i området økt flytrafikk. Hun viser gjennom sitt eksempel hvordan stedet hun ser på er sammensatt av elementer som er problematisk å behandle som en enhetlig gruppe med tanke på meningsdanning og en felles forståelse av hva stedet er og hvilken mening det har. I sine studier fokuserer hun også på folks bevegelse og viser slik hvordan disse bevegelsene langt ifra har homogene trekk. Noen tvinges til å reise, andre er tvunget til å bli der de er, mens andre igjen reiser for fornøynsens skyld. Hun skriver: "If it now is recognized that people have multiple identities then the same point can be made in relation to places." (Massey 1994:153) Og poengterer videre at en slik mangfoldig identitet kan være en kilde til berikelse eller konflikt eller begge deler. Det er imidlertid viktig å poengtere at hun med dette ikke avviser at et sted kan være noe unikt. Hennes case representerer en kritikk av Harveys stedsanalyse som kommer frem i hans case fra Baltimore.

Harvey viser hvordan stedet preges av en frykt for ytre trusler av ulikhet og derfor søker klare grenser og er ekskluderende ved å skape et skille basert på "vi" og "de andre". Massey peker imidlertid i sitt case Kilburns på åpenhet og hvordan stedets meningsinnhold forhandles over. Det er altså det relasjonelle aspektet ved sted "a progressive sence of place" som er interessant ifølge Massey. Hun promoterer slik hvorfor hun ser på det å søke etter en stedsidentitet som legitimt, begrunnet med nettopp sin stedsforståelse. Identitet er aldri noe bundet eller fastlåst mener hun. Dette er også tanker Simonsen bygger på når hun fokuserer på hvordan stedsbegrepet må være åpent og dynamisk. Steder forstås som prosesser i endring og med mangfoldig innhold. Stedsutvikling som fokuserer på den iboende autensitet og mening søker mot entydighet og statiske dimensjoner, noe Simonsen mener er farlig.

2.4 Mobilitet og sted

Bevegelse og dynamiske stedsbegreper er hva Cresswell setter fokus på i boka "On the move" (2006). Hans utgangspunkt er at mobilitet er en fundamental geografisk del av eksistens og derfor er grunnlaget for et mangfold av hvordan forestillinger om byen, og særlig ideologier kan bli konstruert. Mobilitet er et sentralt tema i nyere teoretisering av byen, som Massey viser til, og mobilitet spiller en sentral rolle i diskusjonen rundt kropp og samfunn. Cresswell illustrer dette med å si at det nå er mer snakk om ruter (routes) enn røtter (roots). Mobilitet står for progresjon, frihet, muligheter og modernitet, mens mobilitet står fremdeles uspesifisert hva betydning angår. Det blir ofte stående som et alternativ til sted, bundethet og stabilitet. Han tar derfor utgangspunkt i at mobilitet grunnleggende handler om en bevegelse fra ett sted til et annet (fra A til B). Han viser for eksempel til migrasjonsteori, som bygger på "push" og "pull" faktor-tankegang, og hvordan det der ikke er fokus på alt mellom A og B. Også i nyere sosial teori om turisme, nomadisme eller andre ruter er alt mellom A og B tatt for gitt mener Cresswell. Han ønsker derfor å "pakke ut" innholdet mellom punktene for å forstå hva som skjuler seg der. Dette vil også stå sentralt i min analyse av trikken forstått som del av et sted. I den sammenheng vil trikkeholdeplassen forstås som punktene A og B, og jeg vil diskutere hvorvidt trikken i bevegelse representerer bevegelse eller mobilitet, i tråd med Cresswells tilnærming.

Før jeg går videre inn på hans diskusjon rundt mobilitet, vil jeg gjengi hans begrepsavklaring hvor han lager et analytisk skille mellom "movement" (bevegelse) og "mobility" (mobilitet) (Cresswell 2006:2-3). Bevegelse forstås som en abstrakt mobilitet, abstrahert fra maktkontekst og representerer derfor ideen om en bevegelseshandling som

tillater folk å bevege seg mellom lokaliteter vanligvis representert som A og B. Bevegelse er det generelle faktum av forflyttelse før type, strategi og sosiale implikasjoner i forbindelse med forflyttelsen er tatt høyde for. Man kan da forstå bevegelse som den dynamiske ekvivalenten til lokalitet i det abstrakte rom, uten innhold, tilsynelatende naturlig, og uten mening. Kritikk av abstrakt rom og lokaliteter er velkjent skriver Cresswell, men bevegelse som den dynamiske ekvivalenten til lokalitet er ikke viet noe særlig oppmerksomhet. Så hvis bevegelse er den dynamiske ekvivalenten til lokalitet blir mobilitet den dynamiske ekvivalenten til sted. Og det er her Cresswell mener å tilføre stedsbegrepet en viktig dimensjon ved å diskutere mobilitet som en grunnleggende dimensjon vedrørende steder. I geografisk teori har sted blitt definert som lokalitet med makt og meningsinnhold. Cresswell poengterer slik at det geografiske blir forbundet med stedsbundethet og med statiske assosiasjoner. Han uttrykker frustrasjon over stadig å høre innlegg på konferanser hvor det uttrykkes bekymring over hvordan den økende mobiliteten i dagens verden betyr geografis død. Han spør derfor hva det er som ikke er geografisk ved ting og folk i bevegelse? Mobilitet er like romlig som geografisk og like sentralt for den menneskelige opplevelse av verden som sted. Han mener mobilitet er en måte å være i verden på, og at mobile mennesker aldri bare er mennesker, de er fotgjengere, dansere, kjørende, flyktninger, turister eller businessfolk, menn og kvinner. Han ønsker derfor å utforske grensesnittet mellom fysiske kropper på den ene siden, og mobilitetens representasjoner på den andre. "Folk og objekter i bevegelse er aktører i produksjonen av tid og sted" (Cresswell 2006:4). Han mener derfor linjen mellom A og B er både meningsfull og ladet med makt. Cresswell ønsker å si noe om hvordan bevegelse blir til mobilitet. Det vil si, hvordan bevegelse gis mening og hvordan ideologiene om mobilitet får innvirkning på produksjonen av mobile praksiser, og derigjennom materielle uttrykk i rommet. Han mener det er viktig å studere hvordan geografiske konsepter strukturerer og tilrettelegger praksiser i verden og:

"[...] mobility, and, necessarily, relative immobility, in people's geographical imaginations. These imaginations, I argue, are not simply colourful mental maps confined to the world of ideas. Rather they are active participants in the world of action. They inform judges, doctors, factory managers, photographers, government officials, lawyers, airport planners, and all manner of other people with the ability to mold the world we live in. They escape the bonds of individual dreams and aspirations and become social. They become political." (Cresswell 2006:21)

Cresswell mener mobilitet i den menneskelige verden ikke er en lokal eller spesifikk tilstand. Når det er snakk om den sosiale konstruksjonen av mobilitet, er det ikke mulig å si at

mobilitet i seg selv har blitt funnet opp og dermed kan forsvinne. Han mener derfor at mobilitet, som sted, befinner seg på et mellomnivå hvor de er sosiale konstruksjoner, men nødvendige sådan.

”The fact that our bodies allow us to move means that the meanings, which are produced in a myriad of ways and are mapped onto mobility are all more powerful. The ubiquity of mobility makes it possible for *particular* mobilities to be portrayed as more than particular – as fundamental, as natural.” (Cresswell 2006:22)

Mobilitet er derfor for Cresswell en viktig dimensjon som han mener mangler, eller er mangelfullt behandlet, i studier av steders betydning i by. Mobilitet inngår slik som en dimensjon som gjør hans stedsbegrep mer dynamisk, og hvor tanken om at steder er sosiale konstruksjoner som utgjør en prosess hvor representasjoner og maktstrukturer påvirker det romlige uttrykket i byer.

Persepsjon, den kroppslige byen og rytmeanalyse

Lefebvre er opptatt av hvordan rommets historie må forstås som fra ”the space of the body” til ”the body-in-space” (Simonsen 2005a:2). Hans interesse for kroppens betydning i produksjonen av byrommet springer ut fra ideer basert på Marx. Ideen om at mennesker karakteriseres ved at måten de gjennom arbeid transformerer naturen også transformerer egen natur. Det er derfor en dialektikk som etableres i forholdet mellom sosial praksis, kropp og natur. Lefebvre opererer imidlertid med et videre sosial praksisbegrep enn Marx og peker på viktigheten av å se et mangfold av sfærer for sosialt liv hvor aspekter som glede, begjær og lek er viktige krefter, så vel som arbeid. Det er med inspirasjon fra blant andre Heidegger og Sartre Lefebvre utvikler en forståelse for betydningen av bevissthet og sanselighet i prosessen rundt menneskelig dannelse. Det er i denne sammenheng kroppen blir viet større oppmerksomhet. Det er for Lefebvre også et poeng at det er i byen et menneskes væren og bevissthet symboliseres, hvor overgangen fra det individuelle til det kollektive nivået reflekteres. Simmel (1950) fokuserer også på det kollektive aspektet når han tar utgangspunkt i nettopp menneskets væren og kognitive bevissthet og -dannelse i sitt studie av menneskers mentale liv i byen og metropolen. Han bygger på en hypotese om at det urbane er en tilstand som vokser frem når et stort antall fremmede mennesker må omgås med en viss form for strukturert nærhet. Det betyr at byrommene er strukturerende. Et byrom kjennetegnes av at det er et begrenset territorium, som uavhengig av om det skulle bli svært mange mennesker

der, ikke kan gjøre noe med territoriets grenser. Dermed bli nerveintensiteten svært høy i byrommet. Det er her snakk om hvordan mennesker opplever de mange sanseinntrykkene Simmel mener byrommene representerer. Hvordan mangfoldigheten, av ukjente ting og folk, og uforutsigbarheten metropolen består av påvirker menneskene som bor og lever der mentalt. Han skisserer et forholdsvis skarpt skille mellom mennesker som er kjent med, og ”behersker” denne intensiteten, folk fra byen, og mennesker som ikke er kjent med byen som kommer fra landet. Han mener ethvert menneske ville gått til grunne dersom man i et slikt byliv ikke utviklet mekanismer for å distansere seg fra alle inntrykkene. Han mener folk fra byen slik tilegner seg en distanserende holdning som han kaller ”blasé”. Det er denne holdningen som gjør at bylivet kan fungere, mener han. Han bygger slik på en oppfatning av hva byen er som bygger på en idé om konflikt. Han mener at byen er full av motsetningsforhold men at den kan fungere ved at menneskene som bor der og utvikler en mental evne til å håndtere motsetningene. For Simmel er derfor et godt byrom ikke nødvendigvis et harmonisk rom, selv om det kan oppfattes slik, men et rom som er preget av at det løser konflikter mer enn at de ikke eksisterer. Det interessante ved Simmels analyse av det mentale livet i byen i denne sammenheng, mener jeg er hans fokus på persepsjon. Hvordan opplevelsen av stedene, i den bymessige konteksten påvirker menneskers fysiske og mentale liv, og hans syn på byens orden og uorden. Også Sennett (1996) tilnærmer seg byen med fokus på opplevelse og kognitiv dannelses. Han mener en tett og organisert by gjør folk mer sensitive for hverandre. Han mener at ved å leve tett i byen vil man måtte forholde seg til hverandre, og forskjellighet. Man kan ikke ignorere hverandre og hverandres hverdag i og med at den også berører vår egen. Sennett vektlegger slik rommets fysiske organisering, hvor friksjon og det å støte borti hverandre på fortauet i hverdagen, spiller inn på den kognitive dannelsen som menneske. Byens uoversiktighet og uforutsigbarhet er trekk Sennett vektlegger som grunnleggende ved byrommet. Jacobs (1961) syn på hva byrommet er og bør være ligger tett opptil Sennetts. Hun kritiserer det stadige kravet om ”togetherness” som hun mener preger byplanleggers tankegang. Hun presiserer at gode byrom rommer forskjellighet, både økonomisk og kulturelt. Kravet om ensartethet resulterer i tilbakevending til det private og ikke forskjellighet i gater og plasser. Også hun argumenterer for hvor viktig byrommenes romlige og fysiske utforming er for bylivet. Både Simmel, Sennett og Jacobs representerer slik et stedsfokus som vektlegger byens materielle form og organisering. Mangfoldighet, uoversiktighet og friksjon er elementer alle tre betegner som urbane trekk ved byrommene. Alle tre vektlegger hvordan det er den menneskelige opplevelsen av sted, eller det levde byrom som er grunnleggende for hva stedene i byen betyr. De peker slik på en

dialektikk mellom det fysiske rom, stedet, den mentale persepsjon og det levde rom. Hvordan dette igjen påvirker sosial praksis og mental dannelse, som igjen påvirker romlig struktur og kvalitet. Bourdieu (1996) diskuterer i boken "Symbolsk makt" hvorvidt fysisk nærhet til mangfold og forskjellighet resulterer i en faktisk økt toleranse for forskjellighet og ulikhet. Han stiller seg kritisk til hvorvidt geografisk nærhet til forskjellighet fører til økt toleranse. Hans teoretiske utgangspunkt dreier seg rundt spørsmål om maktforhold og maktstrukturer og er kritisk til antakelsen om at nærhet i seg selv gir de nevnte utfallene. Han mener det er vanskelig å tåle fysisk nærhet til mennesker som står langt fra en sosialt. Han er derfor også kritisk til tanken om at å konstruere stedsidentiteter i forbindelse med nabolag fører til tilhørighets- og fellesskapsfølelse. Han mener man fysisk kan oppta bosted uten å bo der i egentlig forstand. Dette begrunner han med sitt begrep "habitus" som viser til en kompleksitet av væren og sosiokulturelle faktorer som bestemmer vår hverdagspraksis. Folk med stor ulikhet i habitus vil derfor ikke nødvendigvis føle fellesskap selv om de geografisk opptar bosted i nærheten av hverandre. Bourdieu peker også på viktigheten av å oppta sted på en legitim måte, som han mener innebærer å ha opptatt stedet over en viss tid og opprettholdt kontakten med stedets legitime innvånere. Bourdieu fokuserer slik på både maktforhold og tidsdimensjoner som påvirker steders betydning, romlig organisering og folks opplevelse av dem, og representerer slik en annen tilnærming til sted og by enn de foregående teoretikerne.

Forholdet mellom fysisk og materielt rom, opplevelsen av sted, og kroppsliggjort erfaring er et sentralt fokus i diskusjonen om hvilken betydning sted har, og hvilke stedsforståelser som ligger til grunn for ulike perspektiver på sted og byutvikling. Likevel har fremstillingen av hvilke overordnede idealtyper man jobber ut ifra for å forstå hva byer er dreid seg om idealtyper (jf Simonsen, Massey og Cresswell) som skiller mellom mobilitet (endring og bevegelse) og landsbytankegang (stedbundethet og statisk). Simonsen (2005b) mener imidlertid dette skillet ikke gir et godt utgangspunkt for å forstå hva byer er, og hva de betyr for folk. Hun mente at de er ment som utgangspunkter for å analysere ulike tilnærminger til by som i stor grad kan identifiseres etter disse idealtypene. Hun mener at begge disse forståelsene av byliv står i fare for å representere en negasjon av hverandre og begge redusere forskjellighet til homogenitet om enn i hver sin retning. Ved å representere én spesifikk tids-romlig figurasjon representerer ikke noen av dem et fruktbart redskap for å fange opp byrommets eller bylivets mangfoldighet og heterogenitet. Hun skriver:

”Fortellingen om byen og bylivet blir ikke en ensrettet historie om enten mobilitet og hastighetsfølelse eller bosted og fikserthet, men en fortelling om en lokalitet hvor mangfoldighet tidlighet og romlighet kolliderer.” (Simonsen 2005b:46, egen oversettelse).

Simonsen bygger derfor videre på Lefebvres ”byens rytmer” for å fange opp mangfold og variasjon. Rytmeanalysen tar opp i seg mangfoldet i rytmer og kombinerer en sirkulær og en lineær tidsforståelse. Ulike rytmer sameksisterer og er hele tiden under endring i en lokalitet, samtidig som den tar høyde for dagliglivets rutinemessige rytmer. Derfor kan den fange opp mange bykulturer og mangfoldighet og variasjon i sameksistens på en god måte. Hovedargumentet for rytmeanalysen er at den ikke bygger opp under en forståelse av én bykultur som søkes avdekket eller predikert i byutvikling som svaret på det gode byliv.

”En forståelse av konstruksjonen av by involverer derfor analyse av den måte, hvorpå gjensidig konstituerende kroppslige og narrative operasjoner gir form til det urbane rom. En paradigmatiske dimensjon av en slik forståelse er forskjellighet i kultur, etnisitet, klasse, kjønn og seksualitet, det vil si erfaringer og møter mellom forskjellige kroppar i det levde, erfarte og begrepne rom.” (Simonsen 2005a: 79, egen oversettelse)

Lefebvres rytmeanalyse bygger på en forståelse av produksjon av det materielle rom hvor tanken om at kroppen *er* rom og *har* sitt rom. Den produserer seg selv i rommet samtidig som den produserer rommet. Dette omtales som ”the spatial body”. Rytmeanalysen bygger på skillet mellom ”selvets rytmer” og ”de andres rytmer”, skillet mellom det private og det offentlige, og mellom tilstedeværelse og representasjon. Simonsen (2005a) nevner blant andre Merlau-Ponty som skriver om den levde erfaring. I likhet med Lefebvre forstår han ikke persepsjon som en indre representasjon av den ytre verden, men heller som en praktisk involvering av kroppen. Kroppen kan beskrives som en ”faktisitet”, en eksistensbetingelse og basis for våre erfaringer av oss selv og vår omverden. Den er et ”prosjekt”, et fenomen i stadig endring, dens tilblivelse er avhengig av våre fremtidsrettede praksiser og prosjekter. Dette betyr at kroppen både er et middel for persepsjon og opplevelse, og et objekt som oppleves. Kroppen representerer slik en blanding av noe sansbart, mentalt og sosialt. Kroppens romlighet fokuseres videre på som en situasjon heller enn en posisjon. Alle disse ovenstående tilnærmingene til sted og by bygger på tanken om at vi ikke kan forstå byen ut fra verken bare fysiske karakteristika, eller ved å skape visse stedsrepresentasjoner. Byen forstås ved persepsjon og den mentale erfaring. Den kroppslige dimensjonen er hovedfokus for å fange opp byens mangfoldighet og forskjellighet.

2.5 Betydningen av sted og fruktbart stedsbegrep i byutviklingen

Hvilken betydning sted har i en stadig mer markeds- og konkurranseorientert byutvikling er ikke gitt. Som jeg har vært inne på i diskusjonen av bypolitiske forutsetninger og de ulike stedsforståelsene vil et steds betydning variere etter hvilken tilnærming som legges til grunn. I en byutviklingskontekst som preges av governancepregede prosesser kan diskusjonen om steds betydning tilsynelatende dreie seg rundt hvorvidt steder betyr mer eller mindre enn tidligere. Likevel har jeg gjennom å tilnærme meg ulike stedsforståelser og byutviklingsstrategier ønsket å vise hvordan de ulike stedsbegrepene vil være avgjørende for hvilken byutvikling som finner sted. Man kan studere byen ut fra et stedsbegrep som forstår byen som en samling av lokalsamfunn, som mobilitet og hastighet eller som bevegelse og prosess. Andre forstår byer som et trygt tilfluktssted fra all endring og globalisering, mens andre igjen mener byen best kan forstås ved å fokusere på stedsrepresentasjoner eller hverdagslige erfaringer og kroppslig sansbarhet. Spørsmålet om steds betydning får slik en dypere mening hvor bakenforliggende verdensanskuelser og ideer om tid rom og sosiale forhold gir seg utslag i byutviklingsstrategiene som settes i verk. Pløger (2001) hevder at nyere byplanleggingsprosjekter i Oslo de senere tiår har gått inn for en bevisst bruk av narrativer og diskurs for å produsere tenkte fellesskap, et middel for å skape sosial bevissthet. Med utgangspunkt i offentlige plandokumenter ser det ut til at konstruksjonen av stedsidentitet i utviklingsprosjektene i Oslo i stor grad sammenfaller med Harveys fremstilling av hvordan konstruksjon av stedsidentitet i byutvikling skjer i dag. I dokumentene fremgår det at historisk kunnskap, i en tid med økende internasjonalisering og sosial endring, er svært viktig fordi ”forståelsen for og forholdet til historien er en viktig forutsetning for enhver mulighet til å takle prosesser som endring og restrukturering” (Bystyremelding 1995 gjengitt i Pløger 2001:13). Dette mener jeg i stor grad illustrer flere av de overfornevnte stedsforståelsene og kritikker av disse. Massey kritiserer hvordan endring og mobilitet antas å representere noe farlig som skaper frykt. Stedsbegrepet bygges slik på ”et trygt tilfluktssted” hvor det er det stedsbundne og den iboende stedsidentitet som ligger til grunn for ideen om det gode byliv. Samtidig karakteriseres byer tilsynelatende først og fremst ved ideer om økende mobilitet, hastighet og endring. Pløger peker på at med diskursiv planlegging endres folks mulighet til å identifisere sin følelse av tilhørighet til et bestemt sted. Dette bygger på diskusjonene jeg tidligere har vært inne på rundt stedsmarkedsføring. Hvordan steds representasjoner påvirker opplevelsen av byrom og steder, kommer til uttrykk i sosial praksis og romlig organisering av bylandskap.

”Bylandskap er mektige uttrykk for makt og meningsforskjeller, og de som har makt til å skape og styre over landskap, har derfor muligheten til å reproducere og fremme eksisterende maktstrukturer eller skape nye” (Harvey 1989 i Bergsli 2005:104)

Også Bergsli (2005) vektlegger betydningen av myndighetenes rolle i byutvikling. Hun presiserer imidlertid at byutviklingsprosjekter basert på regenereringsstrategier gjenspeiler interaksjonen mellom lokale og internasjonale aktører som påvirker utformingen av landskap. Det er ikke slik at det globale nivået overkjører det nasjonale og det lokale nivået. Byens myndigheter sitter med makten til å styre byutviklingen mens globale interesser avhenger av lokal medvirkning for å oppnå spillerom i byutviklingen. Hvilken kunnskap og ideologisk fundament som dominerer i byutviklingsprosjektene er som vist ikke likegyldig eller gitt. Lefebvre (1975) tar utgangspunkt i marxistiske ideer når han fokuserer på forholdet mellom produksjon og konsum i den kapitalistiske produksjonsmåten for å beskrive motsetningsforholdet mellom produksjonskrefter og produksjonsforhold. Mens produksjonskreftene som samler seg i kunnskapen er i stand til å behandle rommet på en stor skala, byutviklingens kompleksitet som en helhet, forbyr formen for de sosiale forholdene og privateiendommen dem å gjøre dette og ”[...] lammer fullstendig arkitektens og urbanistens intensjoner og ender med å tilintetgjøre deres kritiske og kreative evner.” ”[...]dette presset personifiseres av entreprenørene”. (Lefebvre 1975:52). Lefebvres bekymring for hvorvidt byutviklingen styres av et underliggende fruktbart stedsbegrep ser ut til å deles av Sæter (2005). Hun mener at det ser ut til at det private etter hvert får større kompetanse på byutvikling enn det offentlige. Den grunnleggende bekymringen forfatterne uttrykker kan tolkes som at behovet for å jobbe ut fra en fruktbar stedsforståelse er stort. For å kunne få tak på byens mangfoldighet, og skape en byutvikling som også tar høyde for mangfoldige og dagligdagse behov vil et nyansert og dynamisk stedsbegrep være nødvendig. Jeg mener derfor at tilnærmingene som er diskutert om sted, stedsforståelse, stedsidentitet og –representasjon og forholdet mellom det materielle og det immaterielle i denne sammenheng blir viktig. Stedsbegrepene, som kan gå under betegnelsen poststrukturalistiske har etter min oppfatning en styrke ved sin sensitivitet overfor stedsspesifikke forskjeller, maktstrukturer og meningsmangfold. Dynamikken i det dynamiske og relasjonelle stedsbegrepet vil slik bedre kunne fange opp store byers mangfoldighet, være seg klasse, kjønn, etnisitet etc. Den kritiske tilnærmingen til stedsrepresentasjon og diskurs vil kunne sette fokus på maktfordeling og de sosiale prosesser som konstruerer sted, og derigjennom bidra til at sted bedre forstås.

2.6 Rammeverk for analysen

Disse teoretiske perspektivene vil ligge til grunn for analysen av studiens empiriske materiale. Jeg vil særlig fokusere på stedsbegrepets betydning for byutviklingsprosjekter og planprosessen, og steds- og byforståelser vil gjennomgående trekkes inn i forhold til informantenes utsagn og syn på sted, by, trikk og planprosessens drivkrefter. Studiens hovedfokus på trikkens rolle i byutviklingen i Oslo gjør at stedsbegrepet og mobilitetsbegrepet blir viet relativt stor oppmerksomhet. Jeg trekker i denne sammenheng inn rytmeanalysen. Den vil være en fruktbar tilnærming til nettopp skjæringspunktet mellom ulike steds- og mobilitetsforståelser i forbindelse med en analyse av hva trikken er, hva den symboliserer og hva den betyr for stedene dens skinner ligger nedfelt i, og i videre forstand hvilken rolle den spiller i byutviklingen i Oslo.

Kapittel 3 Metodologiske vurderinger og valg

3.1 Innledning

I det følgende vil jeg redegjøre for metodologiske valg og vurderinger jeg har gjort. Jeg vil innlede med å redegjøre for oppgavens vitenskapsteoretiske utgangspunkt. Videre vil jeg gå inn på studiens metodologiske fundament, som er kvalitativ metode. Jeg vil deretter diskutere styrker og svakheter ved metodebruken og reflektere over valg jeg har gjort i den forbindelse. Jeg vil særlig fokusere på det kvalitative forskningsintervjuet og redegjøre for produksjon og bearbeidelse av datamaterialet.

Sosialkonstruktivismen vektlegger hvordan vår erkjennelse av verden, gjennom språket, får betydning for vår verdensanskuelse. Denne erkjennelsen oppstår i relasjon til andre mennesker og i en kontekst. Kunnskap er ikke objektivt gitt, men avhengig av konteksten kunnskapen skapes gjennom og inngår i. Kunnskapen erkjennes gjennom språket (Rasborg 2004). For å forstå steder er det naturlig å tenke seg stedet som et objekt og den som anskuer verden som subjekt. I sosialkonstruktivismen anses imidlertid ikke kunnskap som et epistemisk anliggende som erverves som en objektiv sannhet. Kunnskap anses heller som en ervervelse gjennom en interaktiv prosess mellom objektet som studeres, subjektet som studerer og konteksten erkjennelsen inngår i. Som menneske begrepsfester vi kunnskap gjennom språket. Erkjennelse kan derfor beskrives som en relasjon mellom språket og det som det sies noe om. Den sosialkonstruktivistiske grunnholdningen står i motsetning til essensialismen ved å hevde at vår verden, og vi selv er produkter av sosiale prosesser uten en naturgitt essens som bestemmer hvordan vi selv og verden er.

Jeg legger et tilsvarende perspektiv til grunn for analysen. I en sosiokulturell analyse av plankoalisjonens meningsdannelse, legger jeg vekt på hvordan informantenes erkjennelse av verden gjennom språket får betydning for deres verdensanskuelse. Jeg vektlegger også hvordan deres meningsdannelse blir påvirket av konteksten den formes i, og derfor kan anses som både subjektiv og intersubjektiv. Deres meningsdannelse om trikkens betydning i Oslo mener jeg uttrykkes gjennom språket og inngår i et meningsfellsskap som danner grunnlag for diskurser. Hvilke diskurser som oppnår en sterkere posisjon enn andre mener jeg gjenspeiles i plankoalisjonens verdensanskuelse og deres arbeid. Slik mener jeg at byutviklingsprosjekter i Oslo hvor trikken inngår, bedre kan forstås ved å anse steder som sosialt konstruerte, som ikke-essensialistiske.

3.2 Metodiske valg

Kvalitativ forskning og dybdeintervju

Valg av metodisk tilnærming i et forskningsprosjekt bør ikke styres av prinsipper, men gjøres på grunnlag av en vurdering av hvilken metode som best egner seg til å besvare en gitt problemstilling (Fossåskaret 1997).

Målet med denne oppgaven var å få en så dyp innsikt som mulig i de utvalgte aktørenes oppfatninger av trikkens rolle i Oslo, deres stedsbegrep og syn på planprosessene hvor trikken inngår. Det vil si mye kunnskap om relativt få enheter. Dette er også en type kunnskap som egner seg best for kvalitativ undersøkelse. Det var derfor hensiktsmessig å tilnærme meg denne informasjonen gjennom dybdeintervjuer med åpne spørsmål. Målet for kvalitativ forskning er å forstå et fenomen slik det forstås av informantene, og å tydeliggjøre prosessene som fører til resultatene. Kvalitativ forskning er velegnet for å få frem mening. Derfor måtte jeg gå dypt i informantenes meningsunivers for få svar på problemstillingene. Ved å innhente et dyptpløyende og tekstmettet datamateriale, kunne jeg oppnå innsikt i forskningsspørsmålene jeg ville undersøke (Thagaard 2003). Jeg var ikke ute etter å undersøke utbredelsen av et fenomen, som ville vært mulig ved bruk av kvantitativ metode. Jeg har imidlertid trukket inn kvalitative data i oppgaven. Disse data har jeg imidlertid ikke behandlet med kvantitativ metode, men benyttet i analysen i kombinasjon med intervjuene.

Datamateriale

Jeg bygger min analyse hovedsakelig på datamateriale fra dybdeintervjuer. Jeg har imidlertid også trukket inn noen skriftlige kilder i datamaterialet: interne dokumenter fra Oslo Sporvognsdrift, publiserte forskningsrapporter, offentlige dokumenter som politiske vedtak for byutvikling og kollektivtransport, ulike avis- og tildsskrivsartikler, samt styringsdokumenter fra offentlige instanser som: Plan- og bygningsetaten, Samferdselsetaten og Statens vegvesen. En del av det skriftlige datamaterialet har jeg også funnet på nett. Søkord som er brukt, er: strøkgater, byutvikling trikk, trikk symbol, el.

Intervjuene jeg gjennomførte var såkalte halvstrukturerte dybdeintervjuer som jeg tok opp som lydopptak (unntatt ett). Noen av personene jeg kom i kontakt med gjennom arbeidet med oppgaven ga meg også relevant informasjon uten at samtalen inngikk som en del av dybdeintervjuene. Disse samtalene tok jeg ikke opp på bånd, men noterte underveis i samtalen og skrev referat i etterkant.

Deler av informasjonen jeg har jobbet ut i fra har blitt direkte relevant for studien og anvendes eksplisitt i teksten. Mye av informasjonen har imidlertid i større grad fungert som bakgrunnsinformasjon som har hjulpet meg å se sammenhenger, og bidratt til å forstå temaets kompleksitet. Denne informasjonen ga meg også en forforståelse for studiefeltet i forkant av arbeidet med oppgaven.

Bruken av ulike typer datamateriale jeg legger til grunn for studiens analyse kan slik betegnes som en metodetriangulering (Thagaard 2003) ved at jeg kombinerer kvantitative og kvalitative data. Jeg vil imidlertid understreke at denne oppgaven hovedsakelig bygger på kvalitative data og dermed også kvalitativ metode. De kvantitative data jeg trekker inn vil i større grad danne utgangspunktet for videre kvalitativ behandling av disse gjennom dybdeintervjuene. Jeg har derfor ikke anvendt kvantitativ metode i innhenting eller bearbeidelsen av datamaterialet i denne oppgaven.

Forskningens kvalitet

I sosialkonstruktivismen anses kunnskap ikke som objektivt gitt, men som situasjonsbetinget (Esmark m.fl 2005). I en studie som bygger på en slik vitenskapsteori er det derfor viktig å underbygge studiens innhold med en troverdig redegjørelse for hvordan studien har tatt form. Forskeren anses i slike studier ikke som en utenforstående og nøytral part som studerer menneskers relasjoner til hverandre, men som en aktiv del av prosessen. Det er derfor viktig å gjøre leseren oppmerksom på hvilken relasjon forskeren hadde til informantene, og hvordan datamaterialet har blitt produsert og tolket. Konteksten for studien skal gjøres kjent for leseren. Jeg vil bruke Thaagards (2003) begreper: troverdighet, bekreftbarhet og overførbarhet i den videre redegjørelsen av studien:

Et viktig mål i kvalitative studier er at forskningen skal oppfattes som troverdig. For at den kritiske leser skal oppfatte forskningen som troverdig, er det viktig at forskeren gjør tydelig rede for hvordan studien har blitt gjennomført (Thaagard 2003). Et viktig aspekt er å skille tydelig mulig mellom den konkrete informasjonen informantene har gitt, og tolkninger av denne informasjonen. Man skal videre klargjøre hvilken relasjon forskeren hadde til informantene under datainnsamlingen. Det er også viktig å redegjøre for hvilke erfaringer fra felten som kan ha påvirket dataene forskeren tolker ut fra. I og med at den kvalitative forskningen ikke kan knyttes til fastlagte kriterier, er det enda viktigere å argumentere for troverdighet ved å redegjøre for hvordan dataene har blitt utviklet i løpet av forskningsprosessen. Jeg vil derfor gjennom oppgaven bestrebe å tydeliggjøre hvilken konkret

informasjon informantene har bidratt med ved å bruke sitater, og hva som er min tolkning av deres informasjon.

Mens troverdighet er knyttet til hvordan dataene har blitt produsert og behandlet gjennom forskningsprosjektet, er bekreftbarhet knyttet til tolkning av resultatene (Thaagard 2003). Det er viktig å forklare på hvilket grunnlag og under hvilke omstendigheter tolkningen er blitt gjennomført. Jeg vil derfor nedenfor redegjøre for hvordan jeg har produsert og tolket mine data, og redegjøre for omstendigheter som kan ha påvirket min analyse av dem. For å styrke studiens bekreftbarhet kan annen forskning som viser til liknende resultater være relevant å vise til. Å redegjøre for fremgangsmåten og relasjonen i felten blir avgjørende. Kvalitativ forskning legger til grunn at kunnskap produseres i relasjonen mellom forsker og informant. Kunnskap anses som subjektiv og i høyeste grad kontekstavhengig. Derfor vil heller ikke den samme forskeren kunne gjennomføre nøyaktig den samme studien med de samme informantene på et annet tidspunkt, og få de samme dataene eller den samme konteksten. I kvalitativ forskning dreier derfor ikke bekreftbarhet seg om at en annen forsker skal kunne "bekrefte" studien ved å utføre tilsvarende undersøkelse, men heller å redegjøre så grundig som mulig for de kontekstuelle rammene studien har blitt gjennomført i, for slik å vise hvordan dette kan ha påvirket resultatene. For å sikre studiens bekreftbarhet, blir det derfor viktig at forskeren redegjør nøye for hvordan tolkningen er blitt gjennomført, og vise et bevisst forhold til hvordan de relasjonelle og kontekstuelle sidene ved datamaterialet som legges til grunn har påvirket tolkningens resultater.

Overførbarhet kan forstås som tolkninger og resultater fra en studie, som kan ha gyldighet også i andre studier (Winchester 2000). Dersom tolkningen av funnene vurderes som gyldig også i andre, lignende case, kan man hevde at tolkningen er overførbar, eller analytisk generaliserbar. Det er imidlertid verd å bemerke at å ha kunnskap nok til å vurdere to case, eller kontekster, som "like", er nærmest umulig. Lincoln & Guba (2000) mener derfor at "tilstrekkelig likhet" mellom kontekster er nok. I denne oppgaven har jeg vektlagt hvordan datamaterialet jeg analyserer er svært kontekstavhengig. Det er derfor ikke slik at mine funn kan anses som direkte overførbare for andre case.

Jeg mener imidlertid at det som gjør trikkeplanleggingen i Oslo vanskelig, på grunn av bilinteresser, kan være lignende andre steder i Norge. Bildiskursens lignende posisjon i andre norske byer vil da være en kontekstuell forutsetning. Samtidig vil jeg argumentere for at andre steder med andre kontekstuelle forutsetninger kan oppleve en større trikkesatsing til tross for bilinteressene der. For eksempel i Frankrike, hvor byutviklingen tilsynelatende drives av en sterkere "trikkediskurs", mens bildiskursen der står svakere. Andre kontekstuelle

faktorer som skiller franske trikkebyer fra norske er blant annet politisk vilje og finansiering av trikkesystemene. Jeg vil derfor vektlegge de kontekstuelle forholdenes betydning for byutviklingen. De kontekstuelle forholdene jeg legger til grunn for denne studien, ved bypolitisk styringsform og entreprenørstyrt byutvikling, kan være betegnende også i andre studier. De funnene jeg har kommet frem til mener jeg derfor også kan ha gyldighet andre steder, og slik anses som analytisk generaliserbare.

Det kvalitative forskningsintervjuet

I denne studien var det viktig å forberede intervjuene på en slik måte at alle informantene i stor grad svarte på de samme spørsmålene for slik å kunne analysere ulike syn på det samme fenomenet opp mot hverandre. Under alle intervjuene (unntatt ett) tok jeg derfor utgangspunkt i en intervjuguide.¹⁰ Intervjuguiden var mer eller mindre lik for alle informantene. Slik kunne jeg sikre meg at alle mine temaer og spørsmål ble berørt gjennom intervjuet. Likevel bærer det kvalitative forskningsintervjuet preg av en uformell samtale ved at det stilles forholdsvis åpne spørsmål som gir rom for at informanten fritt snakker om tema uten å være låst til forhåndsgitte kategorier fra den som intervjuer (Kvale 1997). Dermed var det en viss variasjon mellom intervjuene. Noen bar større preg av å følge intervjuguiden tematisk ved at informanten besvarte mine spørsmål. Andre informanter snakket imidlertid såpass fritt at intervjuguiden i mindre grad ble fulgt fordi informanten berørte temaene etter hvert etter egne assosiasjoner. Ett intervju ble gjennomført før intervjuguiden var endelig utarbeidet. Informanten berørte imidlertid intervjuguidens tematikk i så stor grad, at jeg anser dataene sammenlignbare med de øvrige intervjuene. Det kvalitative forskningsintervjuet har slik en viktig styrke ved at informanten får mulighet til å snakke forholdsvis fritt. Slik kan de komme med egne ord og begreper i en assosiasjonspreget sammenheng, som kan gi verdifull informasjon utover å ”besvare” forhåndsstilte spørsmål og bruke forhåndsgitte kategorier fra intervjuer. Dette er noe som i større grad kjennetegner et kvantitativt spørreskjema.

Thagaard (2003) poengterer også viktigheten av at det kvalitative forskningsintervjuet ses på som en del av den fleksible prosessen som ligger til grunn i den kvalitative forskningsprosessen. Prosessen preges av at datainnsamling og analyse skjer parallelt slik at datainnsamlingen kan tilpasses den løpende analysen og slik endres dersom det viser seg å være fruktbart. Dette har jeg dratt nytte av, ved at en løpende analyse av datamaterialet til en hver tid har dannet grunnlaget for videre datainnsamling.

¹⁰ Se vedlegg 1: intervjuguide.

3.3 Produksjon av data

Skriftlige kilder

Analyse av skriftlig materiale benyttes ofte i kombinasjon med intervjuer, slik jeg også har gjort i denne oppgaven. De skriftlige kildene jeg har benyttet har i stor grad fungert som et bakteppe for å få større innsikt i oppgavens tema. Andre kilder har vært sentrale for analysen og fungert som komplementære til data fra dybdeintervjuene.

Jeg velger å forholde meg til mitt datamateriale som ”produserte data”, som i tråd med Aase (1997) skiller seg fra datamateriale som innsamlet. Dette skillet er først og fremst nyttig ved at betegnelsen viser til min vitenskapsteoretiske forståelsesramme av all viten som et produkt av erkjennelse av verden gjennom språket i en gitt kontekst og med en bestemt relasjon til omverden. Jeg mener derfor at mine data må forstås som min tolkning av informasjon jeg har funnet eller blitt tildelt. Jeg mener derfor ikke at mine data bør betegnes som innhentet, fordi det kan gi assosiasjoner til en objektiv viten som er tilgjengelig for andre. Mine data må forstås som produserte, som i en gitt relasjon til informanter, som en del av en gitt kontekst og i relasjon til øvrig informasjon jeg har hatt tilgang på.

Valg av problemstilling og case

Jeg startet arbeidet med denne masteroppgaven i februar 2007. Oslo Sporvognsdrift AS hadde utlyst en tekst via Vitenskapsbutikken ved Samfunnsvitenskapelig fakultet hvor de etterspurte en mastergradsstudent ved bygeografi for samarbeid rundt tematikken ”Trikken som stedsmarkør”. Jeg fikk gjennom dette opprettet en kontaktperson hos Oslo Sporvognsdrift (Oslotrikken). Min interesse for byutvikling og sosiokulturelle stedsanalyser, i kombinasjon med mitt engasjement rundt kollektivtransport og byers strukturelle organisering, ledet meg inn mot oppgavens kjerne slik den fremstår i dag. I de innledende samtalene med min kontaktperson i Oslotrikken fikk jeg positiv respons på mitt valg av tema og vinkling jeg ønsket å skrive rundt; en sosiokulturell studie av trikken i Oslo. Jeg hadde på bakgrunn av informasjon på selskapets nettsider og andre tilgjengelige nettsteder dannet meg et bilde av hvilke prosjekter selskapet har fokusert på i senere tid, og hva de ønsker å fokusere på i tiden fremover. Jeg hadde blant annet sett at strøgsgateutviklingsprosjektet Oslotrikken lanserte i 2005 blitt viet mye oppmerksomhet. Jeg vurderte derfor allerede innledningsvis å fokusere på dette. Til tross for positive tilbakemeldinger fra de medarbeiderne i Oslotrikken jeg var i kontakt med, viste det seg å ikke være et helt uproblematisk fokus. Som oppgaven viser har det internt i selskapet vært ulik oppfatning vedrørende strøgsgateprosjektet. Så sent som i

november 2007 var det endelig avklart, i enighet med min kontaktperson i Oslotrikken, at strøksgateprosjektet ville være et fruktbart fokus. I mellomtiden var det interne og eksterne uenigheter rundt konseptet. Det var uklarhet rundt konseptets innhold og begrepets betydning som gjorde at strøksgatefokuset til stadighet ble stilt spørsmål ved. Min kontaktperson hos Oslotrikken uttrykte til tider usikkerhet vedrørende strøksgatefokuset. Det ble tidlig i prosessen tydelig at han anså strøksgateprosjektet som å ligge ”brakk”, og stilte seg derfor til tider tvilende til hvorvidt fokuset ville være fruktbart. Vi kom likevel frem til at prosessen rundt strøksgateprosjektet, internt og mottakelsen eksternt, ville kunne bli et interessant fokus. Endelig fokus for oppgaven og problemstilling ble derfor utformet i samarbeid med Oslotrikken og tatt i betraktning deres eget ønske om hva som kunne være interessant for dem.

Det som var klart helt fra starten av, var Oslotrikkens ønske om å få økt innsikt i hvilken symbolsk betydning trikken eventuelt har. De viser til trikkesatsing i Europa hvor trikken brukes som et viktig element i byutvikling som fokuserer på stedsmarkedsføring. Trikken vil i slike sammenhenger først og fremst være et symbol, men også et effektivt transportsystem i byer. Oslotrikken mente at situasjonen i Oslo bærer preg av at trikken kun behandles som et transportsystem, og at de ikke har kunnskap om andre mer symbolske effekter trikken eventuelt har. Også internt kom det frem at trikken ses på som et transportmiddel som best kan hevde sin rett gjennom tradisjonelle kost-nytte analyser dersom kundegrunnlag osv tilsier at trikken ”har sin rett”. Utlysningen av prosjektet viser at noen av Oslotrikkens medarbeidere mener at trikkens betydning for byen i lite grad belyses og slik muligens undervurderes. Oslotrikkens medarbeidere mener derfor at de trenger innsikt i andre sider ved trikkens betydning enn hva de tradisjonelle transportanalysene fokuserer på. De mener dette er nødvendig for at trikken skal få den plassen den fortjener i byrommet, og for å kunne utnytte sitt potensial bedre. Mine interesser møter slik Oslotrikkens gjennom denne oppgavens sosiokulturelle studie av trikkens rolle i byutviklingsprosjekter i Oslo og strøksgatebegrepet og -prosjektet.

Valg og rekruttering av informanter

Da jeg startet på denne studien, var jeg svært åpen i forhold til studiens fokus og med tanke på hvilken type informasjon jeg ville fokusere på, og dermed også hvilke informanter som ville bli relevante. Sosiokulturelle studier søker å belyse et meningsmangfold knyttet til stedene som tradisjonelle stedsanalyser ikke fokuserer på. Det var derfor nærliggende å fokusere på ”lokale” aktører som vanligvis ikke blir tatt med i planleggingsprosesser. Jeg fant likevel ut at

mitt interessefelt dreide seg om hvordan meningsdannelse og stedsforståelse innad i plankoalisjonene kan få en direkte påvirkning på hvordan steder utformes og bygges. Jeg ønsket å forstå hvilke meninger og stedsbegrep de etablerte aktørene i plankoalisjonen representerer, og videre hvordan dette påvirker stedsutvikling.

I samtaler med Oslotrikkens representant i planprosessene fikk jeg innsikt i hvilke aktører som hun mente generelt inngår i plankoalisjonen. Figuren nedenfor er hentet fra Oslotrikkens strategiplan (2007:14) og viser selskapets syn på deres samarbeidspartnere:



Figur 2 Oslotrikkens samarbeidspartnere. Kilde: Oslotrikkens strategiplan 2007.

Jeg benyttet meg av snøballmetoden (Thaagard 2003), som har vært avgjørende for denne oppgavens utvalg av informanter. Dette innebærer at nøkkelinformanter tidlig i forskningsprosessen introduserer meg for andre relevante intervjuobjekter. Til tross for at aktørmangfoldet i planprosessene er stort, vektla representanter fra Oslotrikken at plankoalisjonen består av "en håndfull" aktører som "alltid" er med i prosjekter hvor trikken inngår. Utvalget av informanter tar derfor utgangspunkt i Oslotrikkens syn på hvilke aktører de mener inngår i plankoalisjonen, og som ville være relevante informanter for denne

oppgaven. De skisserte hvilke aktører dette dreide seg om: Oslo Sporveier (nå Ruter), Samferdselsetaten, Plan- og bygningsetaten, Statens vegvesen og rådgivende konsulentfirmaer som varierer, men ett utmerket seg med høy kompetanse innenfor skinnegående samferdsel og dermed ofte brukt i trikkesammenheng. Jeg valgte å intervju to personer som er ansatt i dette firmaet. Blant alle disse aktørene fikk jeg navngitte personer (gjennom Oslotrikken) som i de fleste sammenhenger representerer de respektive aktørene (på noe ulikt nivå i planprosessene). Jeg valgte derfor å kontakte disse navngitte representantene per telefon med forespørsel om interesse for å stille til intervju i forbindelse med denne studien. Alle jeg kontaktet stilte seg positive til å la seg intervju. Jeg sendte alle informantene et informasjonsskriv per e-post i etterkant av telefonsamtalene hvor jeg forklarte noe nærmere hva oppgavens og intervjuets innhold ville dreie seg om tematisk. I ett tilfelle viste det seg at en informant videresendte informasjonsskrivet til en kollega i samme etat som fulgte opp med å stille seg positiv til intervju. Vedkommende har en annen stilling i etaten enn representanten jeg først kontaktet, men i forhold til oppgavens problemstilling og kontekstuelle fokus var dette heller positivt enn negativt. Dette har også kontaktpersoner fra Oslotrikken gitt uttrykk for. Jeg valgte også å forhøre meg med informantene underveis, eller etter hvert intervju, om hvilke informanter de anså som relevante for prosjektet. Slik benyttet jeg meg av "snøballmetoden" for å få informasjon om mulige relevante informanter undervegs i intervjuprosessen (Thaagard 2003).

De aktørene jeg til slutt valgte å intervju ga også informantene uttrykk for at de anså som relevante for denne studien. Videre var ulike informanter inne på noen aktører jeg ikke valgte å intervju. Blant annet var informanter fra Samferdselsetaten og en fra Statens vegvesen inne på at politiet er en aktør som i stor grad kan påvirke prosjektenes utfall på grunn av deres skiltmyndighet. På bakgrunn av disse informantenes beskrivelse av politiets rolle valgte jeg likevel ikke å intervju dem. Inntrykket alle informantene ga var svært sammenfallende. Politiets innflytelse ses på som "ikke-faglig" i byutviklingssammenheng. De ønsker ikke endringer som innebærer skilting som er vanskelig å håndheve fra dag til dag. Deres perspektiv dreier seg derfor i svært liten grad om konsekvenser for overordnet byutvikling eller transportmessige konsekvenser som alle de andre aktørene fokuserer på. Også infrastruktur forvaltning i KTP (Kollektivtransportproduksjon AS) var nevnt som en aktør som involveres i kollektivtransportspørsmål, men i forhold til oppgavens formål anså jeg dem ikke som en veldig relevant informant.¹¹ Også bevaringsmyndigheter som

¹¹ Infrastruktur forvaltning er den enheten i KTP som forvalter eierskapet til infrastrukturen for trikk, på oppdrag fra Oslotrikken.

byantikvaren er i varierende grad inne i planprosessene men jeg mener også denne aktøren i liten grad var relevant for denne studiens konkrete fokus. De øvrige informantene vektla heller ikke bevaringsmyndighetne i forbindelse med deres oppfatning av involverte aktører i planprosessen. Tilsvarende viste nesten alle informantene til mangel på sterkere politiske føringer i forhold til kollektivutvikling i Oslo. En av informantene navnga i den forbindelse en representant for Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel som en representant han mente i stor grad har kjennskap til planprosessen og dermed representerer sjiktet mellom planprosessen og politisk beslutningsmyndighet. Jeg kontaktet vedkommende, men det viste seg av diverse årsaker ikke å være mulig å få intervjuet vedkommende. Jeg mener dette ikke er av særlig betydning for informasjonen jeg har lagt til grunn for oppgaven, da denne aktøren i større grad forholder seg til styringsdokumenter og eventuelt uttalelser etter at planprosessen har utarbeidet et planforslag. Det var heller ikke flere av informantene som direkte viste til denne aktøren som relevant for oppgaven.

Når det gjelder de lokale aktørene som i varierende grad tas med i planprosessene, som lokale bydelsutvalg, beboerforening og handelsstand, valgte jeg heller ikke å intervjuer fordi disse aldri var konkret inne i forhold til oppgavens case; Thorvald Meyers gate. Jeg har imidlertid valgt å vektlegge de mer etablerte aktørenes syn på disse nevnte aktørenes eventuelle rolle i planprosessene. Dette mener jeg er av større interesse i forhold til oppgavens problemstilling, gitt at denne type aktører ikke har en formell rolle i plankoalisjonen, men heller blir tatt med avhengig av prosjektleder og vedkommendes personlige syn på lokal medvirkning. Jeg vil imidlertid understreke at hele denne oppgavens utgangspunkt startet med inntrykket av at planprosessene hvor trikken inngår i Oslo er preget av et stort aktørmangfold, hvilket ble bekreftet underveis i studien. Alle aktørene jeg intervjuet, de jeg valgte å ikke intervjuer og mange jeg heller ikke har nevnt, vil i varierende grad være aktører som trekkes inn i planprosessen på ulike vis. Jeg vil derfor understreke at denne oppgaven kun har fokusert på de etablerte aktørene som i stor grad ”alltid” inngår i plankoalisjonen hvor Oslotrikken inngår, og med utgangspunkt i Oslotrikkens eget syn på hvem disse er. Jeg ønsker slik å få innsikt i denne plankoalisjonens diskurs som jeg mener får stor innflytelse på hvordan fysiske byrom i Oslo bygges og prioriteres. Det er disse aktørenes by- steds- og trikkeforståelser jeg er interessert i.

Gjennomføring av intervjuene

Av de elleve personene jeg var i kontakt med, ble ni av dem dybdeintervjuet. Åtte av intervjuene ble tatt opp på lydbånd, mens én av informantene ikke ønsket dette og jeg noterte

derfor i stedet underveis i intervjuet. De øvrige informantene var personer jeg kom i kontakt med i forbindelse med besøk ved de aktuelle etater/firmaer som meddelte relevant informasjon om temaet til oppgaven. De personene jeg kun hadde samtaler med, var personer jeg hadde fått tips om at ville ha mye kunnskap og informasjon relatert til oppgaven, uten å være direkte relevante for oppgavens case. Også disse personene stilte seg svært positive til å møte til samtale og viste slik stort engasjement rundt sitt fagområde. Dette var ikke dybdeintervjuer og derfor ble det ikke brukt noen intervjuguide. Jeg tok notater igjennom samtalen og skrev referat i etterkant. Informasjonen de meddelte har imidlertid heller ikke vist seg direkte relevant for den skriftlige delen av studien, men har fungert som bakgrunnsinformasjon og økte min forståelse for tematikken i oppgaven.

Alle informantene jeg var i kontakt med viste stor interesse for temaet. De fleste informantene viste også stor interesse for studiens tilnærming og virket nysgjerrige på hva den ville vise. Det gikk igjen hos de fleste informantene at de uttrykte en bevissthet rundt hvilken rolle de, og de øvrige aktørene i planprosessene, innehar, og hvilke interesser de ulike representerer. Likevel virket de nysgjerrige på hva denne studien ville vise og om deres antakelser ville vise seg å stemme. Jeg vektla i alle intervjuene at jeg ikke ville kartlegge alle aktørenes like eller ulike syn rundt intervjuets spørsmål, men forsøke å belyse meningsmangfoldet som eventuelt viser seg å finnes i plankoalisjonen vedrørende steds- og byforståelser og ulike syn på hva trikken betyr. Jeg forsøkte også å ikke stille ledende spørsmål, og la vekt på ikke å påvirke informantene i retning av egne synspunkter og verdier knyttet til spørsmålene med innspill eller kroppsspråk. Dette er imidlertid alltid en fare ved dybdeintervjusituasjonen i og med at den i stor grad har form av en samtale hvor både forsker og informant kommer med innspill om tematikken. Jeg har imidlertid ikke følt at informantene har blitt farget av mine synspunkter. At flere av informantene har gitt uttrykk for syn som ikke samsvarer med mine holdninger, styrker sannsynligheten for dette.

Informantenes posisjon (i kraft av en stilling hvor de har kompetanse innen dette feltet) mener jeg også gjorde min påvirkning mindre da mange av informantene besvarte spørsmålene på en måte som tydeliggjorde at de var usikre på min kompetanse på feltet. Jeg fikk slik en verdifull innsikt i den enkeltes verdensanskuelse både i forhold til by- steds- og trikke-forståelser og deres syn på planprosessene og dets innhold og drivkrefter. Dette mener jeg har styrket studiens troverdighet. Dersom jeg hadde vært "en av dem" tror jeg verdifull kunnskap kunne blitt underkommunisert eller tatt for gitt. Dette er noe av det jeg mener å se at skjer i plankoalisjonen. Alle aktørene underkommunerer deres underliggende verdensanskuelser. Denne kunnskapen tas for gitt og bidrar til et større fokus på kunnskap

som et epistemisk anliggende, og slik mister av syne ontologiens diskurs og verdensanskuelsens bakenforliggende meningsdannelse.

Jeg stilte meg imidlertid kritisk til hvorvidt informantene ble påvirket av at jeg skriver denne oppgaven i samarbeid med Oslotrikken, til at jeg under intervjuene i så stor grad fokuserte på trikken og strøgsgateprosjektet, og i liten grad fokuserte på buss og bane. Jeg stilte meg kritisk til om dette kunne ha påvirket deres utsagn og fokus, og for eksempel ført til at de overfokuserte på strøgsgateprosjektets negative sider som Oslotrikken ønsket gjennomført i 2008 men som ikke har fått noen stor oppslutning hos øvrige aktører. Etter å ha tolket og analysert informantenes utsagn, også om dette konkrete prosjektet, mener jeg at øvrige utviklingsprosjekter utformes i tråd med holdninger som kom frem i intervjuene. Jeg mener dette styrker troverdigheten til dataene denne studien bygger på. Jeg anser derfor informantenes utsagn som oppriktige uttrykk for deres forestillinger om trikkens betydning i Oslo. Jeg vil imidlertid se det som svært sannsynlig at intervjusituasjonen, med sterkt fokus på trikk, kan ha påvirket informantenes utsagn i retning av å legge større vekt på trikken enn de ellers vil gjøre når de utarbeider virkelige prosjekter hvor også hensyn til for eksempel buss skal ivaretas på linje med trikk. Derfor vil deres fokus på trikk kunne være mindre i en forhandlingssituasjon med andre interesser. Plankoalisjonen vil da vurdere alle bruksarters situasjon, og forsøke å ivareta behov for både bil, alle typer kollektivtransport og myke trafikanter. Dette kommer også til uttrykk i intervjuene. Mange av informantene vektla trikkens potensial som stor i teorien, men å ha mindre potensial i Oslo i praksis slik byen er organisert i dag med blandet trafikk som gjennomgående.

Jeg har valgt å referere til informantene som ”representant for” etaten eller selskapet vedkommende arbeider for. Det gjør jeg fordi det ikke er interessant hvem navngitte personer som mener hva, men hvordan aktørene i plankoalisjonen sammen utvikler en meningsdannelse innad i ”gruppen”. Noen av informantene poengterte imidlertid at de ikke følte at deres syn og utsagn var representative for hele etaten eller bedriften, men at det var deres eget syn de kunne stå inne for. Det er derfor viktig å være oppmerksom på at heller ikke jeg mener at datamaterialet denne oppgaven bygger på skal forstås som en representativ stemme fra de ulike aktørene (etater og selskap). Jeg mener imidlertid at nettopp personlige forestillinger hos de (personer/aktører) som inngår i plankoalisjonen, på ulike vis, er av stor betydning for hvordan planprosessen fungerer. Dette bygger igjen på mitt vitenskapsteoretiske utgangspunkt hvor kunnskap anses som en prosess som påvirkes av menneskene og relasjonene den oppstår i, som gjennom språket får betydning for vår

verdensanskuelse. Kunnskap er derfor ikke objektivt gitt men avhengig av konteksten kunnskapen skapes gjennom og derfor intersubjektiv, eller diskursiv (Aase 1997).

3.4 Bearbeiding og analyse av datamaterialet

Når man skal analysere kvalitative datamaterialer, kan man tolke disse ut fra to ulike analysenivåer. Det første er et emisk analysenivå, eller en "innenfra"- posisjon hvor dataene behandles empirinært (Rudie 1997). Det vil si at mine informanternes egne ord og begreper i stor grad brukes i en deskriptiv form. Også på dette nivået vil jeg imidlertid tilføre en viss tolkning av data ved utvalget av datamaterialet jeg velger å behandle i analysen. Det andre nivået er et "etisk" analysenivå. Dette analysenivået innebærer at jeg behandler datamaterialet "utenifra" og i større grad trekker inn tolkning og teori i analysen av datamaterialet. Dette nivået gir en dypere forståelse av fenomenet som undersøkes. I analysekapitlene har jeg brukt begge disse analysenivåene hvor jeg viser til informanternes syn og utsagn i direkte sitat eller i empirinære beskrivelser av informantenes utsagn, men jeg vil også underveis gjøre egne tolkninger av datamaterialet og knytte dette til studiens teoretiske utgangspunkt. Under vil jeg gå nærmere inn på hvordan jeg bearbeidet og kategoriserte datamaterialet for analysen.

Tolkning og kategorisering av datamaterialet

For å kunne tolke datamaterialet informantene formidlet i en fruktbar analyse måtte jeg knytte informasjonen til kategorier. Aase (1997) mener tolkning generelt kan beskrives som å tilegne seg informantens kategorier og å finne ut hvilke kategorier de lokaliserer sine observasjoner i. Metodisk innebærer dette at forskeren må kartlegge ulike aspekter ved datamaterialet: hvilke kategorier informanten har i tilknytning til et gitt tema, for eksempel hva trikken "er" i Oslo. Videre må forskeren finne ut hvordan kategoriene er konstituert, hvilket meningsinnhold har kategoriene? Hvilken kunnskap ligger til grunn for kategorien trikken? Det neste trinnet er å tolke hvordan informantene relaterer kategoriene til hverandre, for eksempel hvordan informanten forstår relasjonen mellom kategoriene: trikken og stedet. Til sist må forskeren identifisere informantenes observasjoner i de respektive kategorier, det vil si hvilken kontekst observasjonene settes inn i. For eksempel hvilke forestillinger eller representasjoner informanten knytter til henholdsvis trikken og stedet.

Jeg gikk derfor igjennom de transkriberte intervjuene og systematisk kategoriserte informasjonen i det jeg anså som relevante kategorier for oppgavens formål. I følge Aase (1997) er det viktig å avdekke ulike syn på det samme fenomenet, og se hvordan de kategoriserte observasjonene inngår i meningsbærende diskurser om et gitt tema. Dette er

også i stor grad målet med denne studiens analyse. Jeg ønsket å få innsikt i hvilke bilder de ulike aktørene hadde av studiens geografisk avgrensede område på Grünerløkka, det konkrete strøgsgateprosjektet og strøgsgatebegrepet. Hvilket syn de hadde på hva en god by er, hva et godt byrom er, hva som karakteriserer Oslo og det aktuelle området. Hva mener de trikken ”er”, og hvilken betydning har den for byen og stedene den er en del av, og hvordan ser de på planprosessene i utviklingsprosjekter og maktfordelingen mellom ulike aktører der? For å kunne tolke informasjonen fra intervjuene ble det derfor nødvendig å systematisk kategorisere datamaterialet i noen kategorier. Jeg valgte derfor å opprette kategoriene: stedsbegrep, by- og stedsforståelser, representasjoner rundt trikken som transportmiddel og symbolikk, syn på planprosessen og et overordnet nivå som identifiserer informantens syn på hvorvidt trikken er noe enhetlig som har den samme rollen alle steder i byen hvor den går, eller om trikken anses å bety ulike ting ulike steder i byen. I de påfølgende kapitlene vil jeg gjennom mine tolkninger vise hvilket meningsinnhold informantene etter mitt skjønn legger i de ulike kategoriene, hvordan de relaterer dem til hverandre og hvilken kontekst de setter dem inn i. Jeg har imidlertid ikke utelukkende basert datamaterialet på informantenes utsagn, men også anvendt noen skriftlige kilder. Disse har jeg også trukket inn i kategoriene jeg skisserte over.

3.5 Mål for kvalitative analyser

Et mål for en kvalitativ analyse er å nå et høyere nivå i forståelse (Fossåskaret 1997). Det vil si at også de som besitter mye kunnskap og innsikt om temaet som analyseres kan få en enda dypere innsikt. Forskeren skal derfor bestrebe å tilby nye perspektiver også til de som kjenner oppgavens felt best, nemlig informantene. Analysen skal kunne kategorisere det ukategoriserte, og slik kvantitativ forskning etterstreber *generaliserbar kunnskap*, etterstreber kvalitativ forskning å på sitt beste gi en *overskridende erkjennelse*. Slik innsikt oppnås gjennom begreper og kategorier.

”Ved å sette begrep på observasjoner gjør forskeren det ukjente kjent, det ubegripelige begripelig. Og han gjør noe av det kjente ukjent, så det kan fremstå som kjent på en ny måte.” (Fossåskaret 1997:42).

Jeg har gjennom hele oppgaven hatt som siktemål at studiens fokus på stedsforståelse i byutvikling vil kunne bidra til at aktører i byutviklingsprosesser ser verdien av et videre stedsbegrep. Jeg argumenterer for verdien av et mer dynamisk og prosessuelt stedsbegrep enn hva jeg mener byplanleggingen bygger på per i dag. Gjennom denne sosiokulturelle studien

mener jeg å fange opp viktige stedskonstruerende prosesser som kan lede til en annen stedsforståelse enn ved å benytte et fysisk og essensialistisk stedsbegrep. Jeg ønsker å belyse hvordan steders innhold (sosiokulturelt) ifølge denne tilnærmingen *er* stedet, mens stedets fysiske og materielle sider kan ses på som både et resultat av, og som betingende for, stedets sosiale prosesser. Det er imidlertid ikke et direkte forhold mellom materielle og immaterielle sider ved steder som et årsaks- virkningsforhold jeg her viser til, men snarere et dialektisk forhold, mellom de strukturelle, subjektive og intersubjektive prosessene jeg mener er essensielle. Målet er å komme nærmere en erkjennelse av hva steder er, hvordan de skapes og hvilken makt den meningsdannende prosessen har på steder. Steders fysiske uttrykk mener jeg derfor bør forstås som et materielt uttrykk for makt og meningsdannelse.

Kapittel 4 Byutvikling og trikk - studiens kontekst

4.1 Byutvikling og kollektivtransport

Transportplanlegging er en viktig side ved byers strukturelle organisering. Kollektivtransport og dens infrastruktur er avgjørende for byers transporthåndtering. Økt tilgang på, og bruk av, privatbil gjennom det siste århundret har ført til økende plass- og miljøproblemer for byområder. Byplanlegging handler derfor også i stor grad om kollektivtransportutbygging. I Oslo var T-baneutbyggingen en viktig forutsetning for byens videre arbeids- og boligstruktur, som tilrettela for forstadsutbygging i kombinasjon med at befolkningen, selv uten egen bil, fikk god tilgang på sentrumsområdet (og bykvalitetene der). T-banen har slik en viktig funksjon ved sin store transportkapasitet, og byområdenes status og sentralitet i kortere reiseavstand fra sentrum har blitt endret med T-banen. Den er et effektivt transportmiddel som knytter sammen større geografiske områder og legger til rette for en ”nodebasert” byutvikling.¹²

Som vist innledningsvis, har kollektivsatsingen de senere tiår i mange europeiske byer imidlertid mer og mer handlet om trikkeutvikling. I mange av disse byene argumenteres det for at trikkeutbygging ikke bare tilfører byen og byrommene et bedre og mer effektivt transporttilbud, men det legges vekt på at trikken ved å gå på gateplan (i motsetning til T-banen) muliggjør en endret arealprioritering som gir mindre plass til privatbil. Det argumenteres dessuten for at en slik utvikling (endret arealdisponering) er gunstig av lokale miljøhensyn. Noen steder sies det at trikk er nødvendig, på grunn av det store bilvolumet i bygatene i kombinasjon med en økende mobilitet blant befolkningen.

Planlegging av by med trikk

Trikken skiller seg kvalitativt fra både buss og T-bane. Den er skinnegående, er ikke lokalt forurensende, har stor kapasitet, men går på gateplan. Trikken kan derfor være et virkemiddel for å fortrenge bilene fra bygatene og er en visuell og sansbar del av gate- og bybildet, både ved dens skinner og rullende materiell. Nyere trikkeutvikling i Europa forutsetter i stor grad at trikken anlegges med egen trasé (Bekken et.al 2003). Dens infrastruktur gjør også at trikketraseen lar seg kombinere med andre gatebelegg (for eksempel gress, brostein, vannspeil) sammenliknet andre transportmidler på gateplan. Den trenger ikke et tradisjonelt

¹² Det vil si utvikling av områder i byens ytterkanter rundt T-banens holdeplasser, se for eksempel Dokk Holm (2007).

gateløp slik bilen og bussen gjør. Byer som satser på trikk, vektlegger derfor ofte byrommets estetiske utforming som ved å bygge trikkesystemer åpner for andre virkemidler enn øvrige transportmidler.

Som vist i innledningen, har også noen europeiske byer (for eksempel Lyon og Strasbourg) investert store summer i nye trikkesystemer på grunnlag av et hovedargument om at det vil gi byen et nytt image, en egenart som gjør at byen skiller seg fra andre byer. Disse byene ser ut til å anse trikkeutviklingen som en slags stedsmarkør på linje med det å bygge ”signalbygg”, som er en mye omtalt strategi i markedsføring av byer og steder. Mens den mer kjente ”signalbyggstrategien” ofte tar form av revitalisering av byers (tidligere industrielle) havneområder, med eksempelvis tilhørende ”operahus”, vil trikkesatsing også tilsynelatende ha store likhetstrekk fra by til by. Trikken markedsføres ved sin kostbare trikketeknologi og moderne design som henspeiler på lokal tradisjon og kulturelle verdier. Samtidig symboliserer den en strukturell transformasjon av bysentrum fra bilgatestruktur til gågatestruktur (i den nye trikketraseen). Trikken blir slik et symbol på en moderne urbanitetsdiskurs (tilrettelegger for å bo i sentrum) og miljøvennlighet (reduserer lokal forurensning).

4.2 Byutvikling og kollektivtransport i Oslo

Også i Oslo viser transportmålinger en stadig økende mobilitet i befolkningen, med økt bilbruk som en konsekvens.¹³ Dette medfører utfordringer for byens transport- og arealhåndtering. I et langsiktig perspektiv ser det ut til bli en økt satsing på kollektivtransport. Politisk legges det klare føringer for hvordan Oslos byutvikling skal legge til rette for en aktiv satsing på reduksjon i biltrafikken og en økt satsing på kollektivtransporttilbudet for å fange opp det økte mobilitetsbehovet i befolkningen:

”[Regjeringen vil] bidra til bedre samordning og samarbeid om gode transportløsninger og øke andelen kollektivtransport i forhold til personbil.” (St.meld. 2003:14).

”Regjeringens mål i de største byområdene er å forsterke en positiv trend med økte markedsandeler for kollektivtransporten i forhold til personbil, samtidig som veksten i transportbehovet begrenses. I større byområder må lokale trafikkregulerende tiltak kombineres med styrket kapasitet og kvalitet for kollektivtransporten.”(St.meld. 2002a):7).

¹³ Se for eksempel Vegdirektoratets rapport om kollektivtransport 2007:12.

”Ensidig tilbudsforbedring i kollektivtransporten vil ikke være tilstrekkelig for å øke kollektivtransportens markedsandel i forhold til personbil. Det må også legges til rette for trafikkbegrensende tiltak.” (St.meld. 2002b):59).

”[...] Innenfor transportsektoren må vi belage oss på å bryte utviklingen vi ser i dag når det gjelder bilkjøring. Utbygging av kollektivtrafikk i byer og tettsteder og andre tiltak som reduserer transportbehovet vil kunne endre trenden med økt privatbilisme [...]” (St.meld. 1998:16).

Også kommuneplaner for Oslo og kommunedelplaner for indre by, planer for arealbruk og byform og Bystyremeldinger fra samme periode peker i samme retning som vist i sitatene nedenfor. Der vektlegges også behovet for å redusere personbilbruken og å øke kollektivtransporttilbudet for å fange opp det økte transportbehovet i befolkningen, samtidig som slike tiltak anses som gode og nødvendige for ønsket byutvikling. Det er da særlig indre bys miljø (lokal forurensning) og bedret bomiljø som legges til grunn som langsiktige målsetninger (Tennøy 2004).

”Oslo skal tilstrebe et lavest mulig transportbehov og mest mulig miljøeffektivt transportsystem. Flest mulig reiser skal skje til fots eller på sykkel og bilens andel av transportarbeidet i Oslo søkes redusert.” (Oslo kommune 2004:30)

”Ved bedre samordning av rutenettet for trikk, buss og bane skal trikk og bane prioriteres.” (Oslo kommune 2003:1)

”Veksten i transporttetterørselen i Oslo bør dekkes ved økt bruk av kollektive transportmidler for å redusere forurensning og kødannelse fra privatbilbruk. (Oslo kommune 2002:30)

I TØI-rapporten ”Bytransport under ulike vilkår” (Vibe 2003) ser Vibe på hvordan ulike (europeiske) byer tilrettelegger for bilbruk og for å reise kollektivt. Han bemerker at Oslo, sammen med de andre skandinaviske hovedstedene, er særlig interessante ved at de er like godt tilrettelagt for bil som for kollektivtransport. Andre europeiske byer som har et godt utviklet kollektivtransportsystem har generelt dårligere biltilgjengelighet (gjengitt Vegdirektoratet 2007:35). Forfatterne av rapporten fra Veidirektoratet mener dette kan være et uttrykk for en bevisst strategi for å oppnå en balanse mellom bil- og kollektivsatsing, men mener også at dette kan være et uttrykk for byenes manglende ønske om å prioritere mellom hovedstrategier.

Oslo kommune, ved Samferdselsetaten, utarbeidet i 2005 i samarbeid med andre aktører tilknyttet Oslopakke 2 en rapport som tok utgangspunkt i blant annet de politiske styringsdokumenter jeg her har nevnt, for å foreslå en samordnet plan for gjennomføring av ”Optimal kollektivtrafikk i sentrum-2015”. De skriver innledningsvis at:

”Den enkeltfaktoren som betyr mest både for driften av kollektivtilbudet og for fremkommeligheten i sentrum, er balansen mellom hvor mye gategrunn og kapasitet som brukes til kollektivtilbudet og hvor mye som brukes til biltrafikken” (Oslopakke 2 2005: 6).

Byutvikling med trikk - planprosessene

Representant for Oslotrikkens planmiljø ga uttrykk for at de aktørene som er inne i utviklingsprosjekter når trikken berøres, er en ”fast håndfull” navngitte personer. Hvem som sitter med det overordnede ansvaret for byens kollektivplanlegging, og hvilke aktører som har hvilken rolle i planprosessene, har imidlertid vist seg å være mindre oversiktlig. Blant andre informanter fra Samferdselsetaten ga uttrykk for at det har rådet en viss usikkerhet rundt dette i den senere tid. De viste særlig til at det i tiden etter at deler av tidligere Oslo Sporveier ble skilt ut som egne selskaper, har vært en uvisshet rundt ansvarsfordelingen i kollektivtransportsammenheng. Disse informantene viste til hvordan Oslo Sporveier tidligere hadde det overordnede ansvaret for kollektivplanleggingen i Oslo, når det gjelder trikken, og hvordan Oslo Sporveier tidligere i stor grad sto for utarbeidelse av planer som så gikk til politisk behandling.

I Stortingsmeldingen ”Bedre kollektivtransport” (St.meld. 2002a):6) innleder Samferdselsdepartementet med å gi et økt ansvar for kollektivtransporten til Statens vegvesen og Jernbaneverket. Det vektlegges at disse aktørene skal ha en overordnet rolle i planlegging og utforming av lokale og helhetlige areal- og transportplaner for å styrke kollektivtransporten. Representanter for Statens vegvesen ga klart uttrykk for at de på bakgrunn av et slikt mandat fra Regjering i dag sitter med et overordnet ansvar for kollektivtransportplanlegging i Oslo. Også representantene for Samferdselsetaten ga uttrykk for hvordan denne endrede ansvarsfordelingen medfører at også de får et større ansvar i dag enn tidligere for ”å mene noe om dette”.

Jeg vil imidlertid i det følgende gi en kort og forenklet beskrivelse av planprosessen i byutviklingsprosjekter, med fokus på de aktørene som ”alltid” er deltakende i

trikkeprosjekter.¹⁴ Byutviklingsprosjektene jeg fokuserer på i denne oppgaven ser i stor grad ut til å falle inn under betegnelsen entreprenørstyrte. Prosjektene initieres av ulike aktører som vil variere fra prosjekt til prosjekt, slik også prosjektene varierer både i geografisk omfang, økonomiske rammer og fysisk- og sosial inngripen i områdene. Jeg har ut fra samtaler med OsloTrikkens medarbeidere fått innblikk i hvilke aktører som vanligvis er inne i planprosessene når trikken inngår. Fra kollektivtransportseksjonene er OsloTrikken en aktør som representerer selskapets interesser og sikkerhetsspørsmål. Ruter (tidligere Oslo Sporveier) er inne som representant for samlet kollektivinteresse. De forvalter offentlige tilskudd og representerer kollektivseksjonenes kompetanseorgan. Ruter har slik en formell rolle i planprosessen, også på vegne av trikken, og OsloTrikkens rolle kan derfor anses som mindre formalisert også i trikkespørsmål. Trikkeprosjekter kan initieres av Ruter, men OsloTrikken vil ha en viktig rolle ved at de vurderer Ruters planforslag. KTP (Kollektivtransportproduksjon) er også et selskap som har blitt skilt ut fra tidligere Oslo Sporveier, og har ansvar for trikkens vedlikehold og innkjøp av infrastruktur, (som skinnegang og holdeplassmateriell) og rullende materiell (trikkevogn blant annet). I prosjektet jeg fokuserer på i denne oppgaven var infrastruktur forvaltning i KTP imidlertid ikke involvert. Plan- og bygningsetaten involveres i varierende grad, avhengig av prosjektets omfang og reguleringsendringer, og ivaretar kommunens syn på areal- og transportbruk i samsvar med overordnede planer. Samferdselsetaten har ansvar for kommunale gater når disse berøres og ivaretar kommunens syn på gatebruk. Statens vegvesen har ansvar for det samme, når riksveier berøres, og ivaretar etatens hensyn til normaler og nasjonale foreskrifter og etatens overordnede syn på transportplanlegging generelt. Vegmyndighetene på både statlig og kommunalt nivå er ofte også byggherre for utviklingsprosjektene, avhengig av type område og tilgjengelige ressurser. Samferdselsetaten og Statens vegvesen utarbeider også fremmkommelighetstiltak for trikken. Dessuten benyttes private konsulentfirmaer i forbindelse med utviklingsprosjekter. Disse er inne i varierende grad og har derfor varierende innflytelse. Politisk beslutningsmyndighet på by-, kommunalt- og nasjonalt nivå har jeg valgt å holde utenfor. Beslutningsmyndighetene ved Bystyret vil være viktige aktører i utarbeidelsen av styringsdokumenter og godkjenning av prosjekter, men de deltar ikke i prosessene på samme vis som de øvrige aktørene jeg velger å se på. Politiet (med skiltmyndighet) og bevaringsmyndighetene (Riks- og Byantikvar) vil også komme inn i ulik grad i prosjektene. Dersom deres myndighetsområder blir berørt, vil disse kunne få stor

¹⁴ Jeg viser her til ethvert utviklings-/opprustingsprosjekt hvor trikken berøres, uavhengig av hvem som initierer eller styrer prosjektet.

betydning for prosjektets utfall. Disse aktørene er imidlertid ikke involvert i de prosjektene som undersøkes her. Videre vil også et stort antall andre aktører uten noen formell rolle i planprosessen trekkes inn, i varierende grad. Lokale aktører, som beboerforeninger, handelsstand og lokale politikere, har ifølge Plan- og bygningsloven rettigheter i forbindelse med medvirkning og innsyn i foreliggende planer. De vil også kunne trekkes inn i planprosessene i en tidligere fase og slik påvirke utformingen av planer. Denne typen aktører har imidlertid ikke per i dag noen institusjonalisert / aktiv rolle i planprosessene, og skiller seg derfor fra de øvrige aktørene jeg har valgt å konsentrere meg om.

4.3 Oslotrikken

Oslo Sporvognsdrift AS (Oslotrikken) ble 1.juli 2003 skilt ut som et datterselskap i konsernet Oslo Sporveier AS. I 2006 ble plan og bestillerenheten, samt enkelte andre funksjoner skilt ut i et eget selskap eid av Oslo kommune. Dette selskapet tok også navnet AS Oslo Sporveier, mens de gjenværende delene ble kalt Kollektivtransportproduksjon (KTP). Oslotrikken kan på mange måter sies å ha endret fokus i driftsspørsmål siden det ble eget selskap under Oslo Sporveier, og siden under KTP. Lønnsom drift har blitt viktigere. Likevel er det verd å merke seg at et eventuelt driftsoverskudd ikke tilkommer selskapet selv, men omfordes via konsernet KTP (meddelt Oslotrikken 10.04.08).

Oslotrikken har lagt opp til en effektivisering av driften, begrunnet blant annet i undersøkelser gjennomført av TØI (Nordheim 1996, Bekken m.fl 2003 og Nossun 2004). Disse undersøkelsene viste at opplevelsen av et godt kollektivtilbud, og særlig høy avgangsfrekvens, var viktig for å oppnå høyere passasjertall. Daværende administrerende direktør i Oslotrikken ba derfor om at det skulle utvikles et konsept basert på denne kunnskapen. Sammen med en satsing på å bygge opp en ny og bedre merkevare, Trikken, var dette bakgrunnen for at de høsten 2004 testet ut konseptet "Rullende fortau". Dette innebar økt frekvens på enkelte linjer, men det var like viktig å synliggjøre produktet Trikken ved vektlegging av fysisk design. Med noe forenkling av linjenettet skulle Rullende fortau-konseptet tilby avganger hvert femte minutt på de utvalgte strekningene. Markedsføringskampanjen vektla at kundene nå kunne kaste rutetabellen, fordi det "alltid kommer en trikk". Sanntidsinformasjon (SIS) på holdeplassene, med informasjonstavler som oppgir nøyaktig ventetid, er et annet virkemiddel for å tilby et bedre trikketilbud uten å øke driftskostnadene noe vesentlig. Passasjerøkningen etter innføringen av Rullende fortau tilsier

at konseptet var vellykket. Passasjertallet økte med 28 prosent, mot forventede 12-23 prosent (Oslo Sporvognsdrift 2007 og Bekken et.al 2003).

Økte passasjertall og en noe forbedret fremkommelighet kom som resultat av innføringen av Rullende fortau, samt ulike fremkommelighetstiltak (som signalprioritering i kryss) som ble utført i samme tidsperiode. I en TØI-rapport, utført på oppdrag fra Oslotrikken, går det frem at Oslos andel "egen trasé" ligger på ca 40 prosent mot ca 80-100 prosent i byer som anses som "gode trikkebyer" (Bekken m.fl 2003:22). Engen trasé innebærer at trikken kjører atskilt fra all annen trafikk. Disse byene har på denne måten gitt trikken prioritet fremfor bilen. Dette er et av TØI-rapportens viktigste funn, som peker på nødvendigheten av å arbeide for økt andel egen trasé for å øke markedsandelen.

Aksjeselskap og Oslos sjel på skinner?

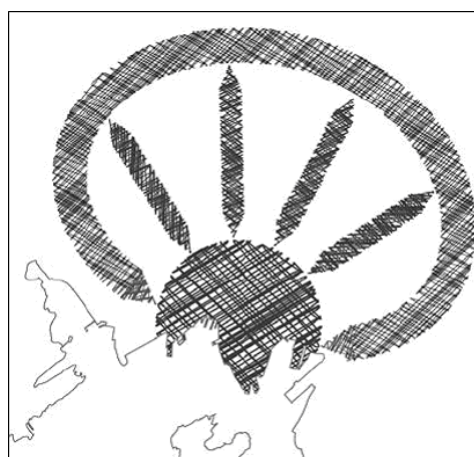
I 2006 hadde trikken 35 millioner reisende, og man jobber for å nå målet om 45 mill reisende i 2010, og 70 mill reisende i 2020. Selskapet kalles gjerne "Oslotrikken". Visjonen de jobber etter er; "Vi gir byen til folket og folket til byen". De mener de har virkemidlene som skal til for å tilby et trikketilbud som vil gjøre Oslo til en trikkeby på nivå med de beste byene i Europa. Samtidig fokuserer de på at de også er et redskap som bør brukes i "god byutvikling" for å "gi byen tilbake til folket" det vil si å vinne byrom på bekostning av bilen (til fordel for fotgjengeren). Samtidig er de opptatt av at trikken kan gi et estetisk løft for områdene trikken er en del av (Oslotrikken, meddelt 18.10.07).

Ansatte i Oslotrikken var i 2005 og 2006 på studietur til flere franske trikkebyer, blant andre Lyon, Bordeaux og Strasbourg. Hovedforskjellen mellom Oslo og de franske byene var andelen egen trasé. "Den franske modellen" bygger på en ganske annen byutviklingstankegang enn hva man finner i Oslo, med tanke på hvordan folk skal komme seg til, fra og rundt i indre by. Tilrettelegging for myke trafikkanter og restriksjoner på bilkjøring er tiltak som den franske modellen vektlegger parallelt med trikkeutviklingen. Oslotrikken har i stor grad blitt inspirert av den franske trikkeutbyggingen og "strøgsgateutformingen". Man ønsker en større andel egen trasé (bedre fremkommelighet), estetisk oppgradering (mindre kaotisk gatebilde), og mindre lokal forurensing og trafikkstøy og en sterkere synlighet for produktet Trikken. Etter at Oslotrikken i 2003 ble eget aksjeselskap, har selskapet i større grad enn tidligere fokusert på en konseptualisering av "merkevaren Trikken". Utover det rent transportmessige, fokuserer Oslotrikken nå også på hva trikken betyr for folk og for "byen". Oslotrikken skal fungere som et AS, samtidig som produktet deres har blitt omtalt som "Oslos sjel på skinner" (leder i Aftenposten Aften 27.03.03).

Trikken ser altså ut til å være noe mer enn bare et transportmiddel. Den engasjerer lokalbefolkning der den er truet av nedleggelse. Den gir nostalgiske assosiasjoner som ”Blåtrikken”, den har en historisk forankring, og den er tema i poesi (blant annet Jan Erik Volds trikkedikt). Den fremgår også i bilder og film fra Oslo som et ”bysymbol”, og i medieoppslag omtales trikken som fremtidens byutviklingsmotor (Dokk Holm 2007). Representasjonene av Trikken har de siste årene endret innhold fra driftsmessige aspekter, som fysisk infrastruktur og rullende materiell, til å inkludere omgivelsene rundt og bymiljøet trikken inngår i. Strøksgateprosjektet for Thorvald Meyers gate fra 2005 kan sies å inneholde mange av merkevaren Trikkens viktigste elementer. Hvordan strøksgateprosjektet tok form, og hvordan Oslotrikken anså prosjektet som en del av en byens uttalte visjon om videre byutvikling, vil jeg beskrive nedenfor.

4.4 Byutvikling og strøksgater

I kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005-2020 finner man ”strøksgate”-begrepet brukt hele 40 ganger.¹⁵ Kommunen omtaler disse gatene som ”sentrumsliknende” gater som er sammenhengende attraktive handlegater, ofte med kombinert kultur- og boligfunksjoner. Disse gateløpene skal med andre ord utvikles på liknende måte som gater i sentrum. Blant gatene som går ut fra sentrum, som eiker i et sykkelhjul, til de omliggende bydelene, er Thorvald Meyers gate på Grünerløkka. I figuren nedenfor illustreres utviklingsprinsippet:



*Planens samlede utviklingsprinsipp.
Et hjul med nav, eiker og ring*

Figur 3 Strøksgater som utviklingskorridorer mellom sentrum og omland. Kilde: Oslo kommune 2005a:7

¹⁵ Kommunedelplanen er under arbeid og derfor ikke politisk vedtatt. Jeg tar utgangspunkt i Plan- og bygningsetatens hovedrapport av 12.06.2005, heretter referert til som KDP 05.

Strøksgatene beskrives som å ha en høy grad av sentralitet og et variert handelstilbud supplert med øvrige urbane funksjoner og egenskaper. De kjennetegnes av en høy grad av urbanitet (Oslo kommune 2005a: 100).¹⁶

Plan- og bygningsetaten anser strøksgatene som viktige fordi de representerer en del av Oslos struktur som handelssentrum. Bakgrunnen for strøksgatebegrepet er etatens bekymring vedrørende Oslo sentrums endrede rolle som regionalt handelssentrum i en tid med økende kjøpesenterutbygging i Oslos ytterkanter (meddelt 28.01.08). Strøksgatene blir derfor viet stor oppmerksomhet i KDP05 som et virkemiddel for å motvirke denne tendensen. Strøksgatenes attraktivitet, brukerfrekvens, funksjonsmangfold og tilgjengelighet vektlegges, samtidig som gatene som omtales også er boligområder og derfor anses som ulike sentrumsgatene. Oslotrikkens strøksgateprosjekt, slik det ble utarbeidet i 2005 (Oslo Sporvognsdrift 2005), tok utgangspunkt i PBEs kommunedelplan fra 1998 hvor strøksgatebegrepet ble brukt. Denne definisjonen vektla også kollektivtransportens viktige rolle i gatene.¹⁷ Samtidig mente Oslotrikken at de gjennom strøksgateprosjektet ville kunne ”gi byen til folket”, slik deres markedsføringsslagord tilsa, det vil si å fjerne biler fra gata til fordel for økt fotgjengerareal. Dette var også et forsøk på å imøtekomme selskapets uttalte visjon om å arbeide aktivt for å oppnå økt andel ”egen trasé”. For Oslotrikken ble derfor strøksgateprosjektet svært sentralt i selskapets videre drifts-/utviklingsstrategi og som et viktig ledd i deres markedsføringsstrategi.

Strøksgater som del av en strategisk plan for Oslotrikken

Oslotrikkens daværende administrerende direktør ba Oslotrikkens medarbeidere om å utarbeide en plan for hvordan trikken skulle oppnå mer egen trasé, med bakgrunn i TØI-rapporten fra 2003s funn (Bekken et.al). To av Oslotrikkens ansatte startet da arbeidet med å utarbeide utgangspunktet for en plan for å oppnå en økt andel egen trasé i Oslo. De dro våren 2005 på studietur til Lyon og Strasbourg, som i likhet med Oslo har et tett bysentrum med mange trange gater, men hvor hele trikkesystemet er bygget opp fra starten av med en helhetlig tilnærming (Oslo Sporvognsdrift 2005).

¹⁶ Plan- og Bygningsetaten utdyper ikke hva som ligger i begrepene urbanitet og sentralitet, men beskriver gatene som sentrumsnære samtidig som de vektlegger forskjellen mellom disse og sentrumsgatene ved at strøksgatene er utviklingårer som binder sammen sentrum med omland (se modell over).

¹⁷ Kommunedelplanen for indre Oslo fra 1998 er vedtatt. Der fremgår ”strøksgate”-begrepet kun på s.74 med en definisjon som skiller dem fra ”sentrumsgater”.

Bakgrunnen for studieturen til Strasbourg var et møte med prosjektleder for Bybanen i Bergen. Der har man klart å regulere inn en ny bybane (trikk), med egen trasé på eksisterende gategrunn som i dag har blandet trafikk. Prosjektlederen for Bybanen i Bergen anbefalte at Oslotrikken tok kontakt med det franske konsulentfirmaet "Semaly" som regnes som et av de fremste konsulentfirmaer i Europa på integrering av moderne trikkesystemer i eksisterende byområder.

Definisjonen av begrepet egen trasé er ikke entydig, og ulike definisjoner sameksisterer også i Oslo. Egen trasé betyr at trikken kjører atskilt fra all annen trafikk. Planstaben i Ruter (tidligere Oslo Sporveier) anså traseer som er fysisk atskilt fra annen trafikk, og der det kun går trikk og buss, som egen trasé. I Frankrike oppfattes "egen trasé" som strekninger som kun trafikkeres av trikk, og der myke trafikkanter kan oppholde seg på trikkens premisser. Erfaringen fra Frankrike gjorde at fokuset på integrasjon mellom trikk og myke trafikkanter ble viktig. Dette anses som en forutsetning for å få egen trasé i sentrum og for å gjøre trikken til en del av bybildet. Oslotrikken konkluderte med at det i Norge er "strøksgater som kun trafikkeres av trikk", som blir det nærmeste man kommer den franske definisjonen av egen trasé. Pr. i dag er det Rådhusplassen som kommer nærmest denne definisjonen i Oslo. De franske trikkebyene anses av trikkeekspertisen for å være blant de ledende trikkebyene i Europa, og derfor ble den franske definisjonen lagt til grunn.

"Strøksgate" som brobygger mellom drift og byutvikling

Med utgangspunkt i definisjonen av begrepet "egen trasé", og med det siktemålet å oppnå høyere andel egen trasé på linjenettet i fremtiden, utformet Oslotrikken "Strøksgateprosjektet". Oslotrikkens egen definisjon av strøksgater ligner definisjonen av egen trasé, det vil si gater som kun trafikkeres av trikk og myke trafikkanter. De fant også strøksgatebegrepet brukt i Plan- og bygningsetatens kommunedelplan for indre Oslo.

Strøksgateprosjektet ble viktig for Oslotrikkens videre satsing som et virkemiddel til å oppnå økt andel egen trasé, som gir driftsmessige fordeler i form av bedre fremmkommelighet, samtidig som konseptet tilfører trikken en positiv symbolverdi som vil gjøre merkevaren bedre. Strøksgateutvikling vil kunne være en nøkkelfaktor i forhold til å kombinere transportmidlet trikken med byutviklingsmulighetene konseptet gir, ved å gjøre byrommet mer tilgjengelig for myke trafikanter mens bilen må vike. "Vi gir byen til folket og folket til byen" er slagordet Oslotrikken markedsfører i tiden fremover.

Pilotprosjektet på Grünerløkka

Trikken valgte ut et område de anså som velegnet for pilotprosjektet for strøgsgateutforming nemlig strekket gjennom Grünerløkkas hovedgate: Thorvald Meyers gate (og videre opp mot Torshov).¹⁸ Det franske konsulentfirmaet Semaly fikk så i oppdrag å utforme pilotprosjektet i tråd med kommunedelsplanens (1998) føringer og Oslotrikkens egne ønsker. Forslaget ble å stenge for biltrafikk i Thorvald Meyers gate og åpne for myke trafikanter i hele gaten når trikken ikke kjørte i traseen.



Figur 4 Fotomontasje fra pilotprosjektet. Kilde: Oslo Sporvognsdrift, 2005.

Oslotrikken lanserte ideen for de øvrige aktørene i planprosessene 12. mai 2006 på et fagseminar med temaet; ”strøgsgater med trikk”. Representanter for Plan- og bygningsetaten, Samferdselsetaten, rådgivende konsulentfirma og en professor fra Arkitektthøyskolen i Oslo var tilstede i tillegg til Oslotrikkens ledelse og medarbeidere. Deltakerne på seminaret holdt også innlegg vedrørende deres syn på strøgsgater.

Oslotrikken anså oppslutning rundt strøgsgateprosjektet som svært viktig for trikkens fremtidige utviklingspotensiale i byen. Oslotrikkens medarbeidere har gitt uttrykk for at

¹⁸ Strøgsgateprosjektet var imidlertid delt i to deler hvor Thorvald Meyers gate var ett, hvor planen innebar gågate med trikk. Den andre delen var fortsettelsen av trikketraseen mot Torshov i Toftes/Vogtsgate. Der innebar strøgsgateprosjektet trikk i egen trasé, men med bilfelt på hver side. Jeg har kun fokusert på strøgsgateprosjektets nedre del, det vil si Thorvald Meyers gate.

reaksjonene var blandede, men at ambisjonsnivået generelt ikke så ut til å ligge på nivå med Oslotrikkens, noe prosjektets manglende videreføring også kan tyde på. Representanten for Samferdselsetaten, som holdt innlegg om etatens syn på strøgsgater, oppsummerte mulighetene for strøgsgateutvikling på følgende måte: ”Å prioritere alle brukergruppene (blandet trafikk) på en gang er vanskelig. Prioritering er en politisk oppgave, mens utformingen er en faglig oppgave.”

Strøgsgateprosjektet representerer i mine øyne slik en viktig brobygger mellom Oslotrikkens utfordringer når det gjelder det driftsmessige (fremkommelighetsproblemer) og omdømme gjennom konseptet: å bli et element i byutviklingen som ”gir byen til folket”. Trikken skal ifølge strøgsgatekonseptet kjøre i byen på fotgjengernes premisser og ikke utgjøre en sikkerhetsrisiko (som den tidligere har blitt forbundet med). Strøgsgateutvikling inngår slik i en diskursiv konstruksjon rettet mot en endring av Trikkens omdømme. Representasjoner av trikken som farlig, tung og støyende, og bilder hvor trikken er en del av trafikkaos, ulykkessituasjoner og trikketraseer med fysisk separering fra fotgjengere, byttes nå ut med trikk og fotgjenger i harmoni og som felles front mot bilen. Oslotrikken fokuserer på trikkens lave hastighet og publiserer bilder og illustrasjoner som viser hvordan trikken muliggjør utvidet bruk av estetisk forskjønnende elementer i byrommet, som gress i traseen, trikken i gågater belagt med brostein, eller franske strøgsgater hvor trikken er eneste transportmiddel i en ellers folksom handlegate hvor også barn leker i traseen. Ruteheftene endret forsidebilder som skulle underbygge Oslotrikkens diskurs om Trikken i en bevisst markedsføringsstrategi. Samtidig mener Oslotrikken at de er en mulighetsskaper i forhold til å skape gode byrom med økt grad av trivsel og bedre bymiljø. Gjennom pilotprosjektet ønsket Oslotrikken å synliggjøre sitt byutviklingspotensiale for så å få større oppslutning rundt tilsvarende trikkeutvikling andre steder i byen, og på den måten også få flere egne traseer for trikk i Oslo.

Kapittel 5 Oslotrikken og kampen om stedet

5.1 Strøgsgater – hva er det?

Strøgsgater er et interessant utgangspunkt for denne masteroppgaven av flere grunner. Strøgsgatesatsingen ble ansett av Oslotrikken som sentral for selskapets strategi i tiden fremover. Trikkerenessansen i andre byer har gjort noe med hvordan medarbeiderne i Oslotrikken tenker i forhold til utvikling av trikk, og den har inspirert dem til å fokusere på hva trikken skal være, dens omdømme og ikke minst den overordnede byutviklingen og stedene trikken er en del av. Strøgsgateplanen kan representere det Massey (1993) beskriver som at strømninger og prosesser på høyere geografisk nivå, slik som i Europa, får lokale konsekvenser for hvordan rom produseres på lavere nivå (i Oslo).

Strøgsgateprosjektet kan etter mitt syn representere en kamp om byrommet, investeringer og stedsidentitet. Oslotrikken utfordret gjennom dette konseptet trikkeplankolisjonens oppfatning av hva trikken ”er” og hvilken plass den ”bør” ha i Oslos gater. Samtidig kan strøgsgateprosjektet også forstås som selskapets initiativ til et byutviklingsprosjekt til selskapets driftsinteresse og anses som et eksempel på entreprenørstyrt byutvikling. Jeg vil i det følgende diskutere hvilke steds- og trikkediskurser strøgsgateprosjektet etter mitt syn dreier seg om, og i kapittel 6 vil jeg gå nærmere inn på planprosessens diskursive felt, basert på informantenes forestillinger om sted, by og trikk.

Begrepet / konseptet ”strøgsgater”

Representanter for Oslotrikken har gitt uttrykk for at strøgsgatebegrepet ble aktuelt av hovedsakelig to grunner. For det første var det viktig å finne et begrep som stemte overens med deres egen definisjon av ”egen trasé”(se side 58 i kapittel 4.4). Den franske modellen fikk stor betydning for Oslotrikkens arbeid med det grunnleggende grepet som skulle ligge til grunn for Oslotrikkens videre arbeid. Strøgsgate ble dermed definert som en gågate med trikk.¹⁹ Den andre grunnen til at Oslotrikken valgte strøgsgatebegrepet, var at de oppdaget at begrepet ble benyttet i Oslo kommunes kommunedelplan for indre Oslo (Oslo kommune 1998). Definisjonen som fremgikk der syntes de stemte godt overens med innholdet i deres eget strøgsgatebegrep:

¹⁹ I Oslo er store deler av trikketraseen i gater som er for smale til å gi trikken egen trasé og samtidig opprettholde tilgang for andre motoriserte transportmidler.

”I de kollektivgatene hvor det er utpreget forretningsstrøk eller lokale senterdannelser skal det anlegges fleksible løsninger hvor kollektivtrafikken ikke skal få barrierer men innordnes overordnet mål om å forbedre strøgsgatens attraktivitet. I slike gater skal hensyn til handel og miljø tillegges stor vekt, slik at kollektivtrafikkens fremføringshastighet ikke blir for stor, det skal legges større vekt på punktlig avvikling enn rask fremføring.” (s74)

Oslotrikken valgte derfor å bruke et begrep som var i overensstemmelse med innholdet i det strøgsgatekonseptet de ønsket å utvikle. Samtidig ville Oslotrikkens strøgsgateprosjekt dermed være i tråd med overordnede føringer for byutvikling fra kommunens side og dermed kunne ha større gjennomslagskraft.

Med utgangspunkt i definisjonen fra KDP98 definerte Oslotrikken strøgsgater som en gate med lite biltrafikk, hvor trikken kjører på de gåendes premisser. De viser til Aker Brygge (Rådhusplassen) som et eksempel på en fysisk løsning hvor det ikke er lyskryss og hvor trikken kjører med topphastighet på 25 km i timen (meddelt av medarbeider i Oslotrikken 04.02.08). Dette betraktes som Oslos beste (og eneste) eksempel på aktiv arealprioritering til fordel for trikken i den tette byen. I Oslotrikkens strøgsgatedefinisjon var det altså viktig at bilbruken skulle være svært begrenset, eller aller helst at gaten bare var tilgjengelig for varelevering.²⁰ Det presiseres imidlertid at strøgsgatebegrepet, slik Oslotrikken leser det, i den nye kommunedelplanen for indre Oslo (Oslo Kommune 2005) er problematisk for selskapets egen strøgsgatedefinisjon. En representant for planmiljøet i Oslotrikken viser til en saksfremstilling til KDP05 hvor det står:

”Strøgsgater har en viktig funksjon som utviklingsområder for handel og annen næring. Strøgsgater som for eksempel Bygdøy Allé, Bogstadveien / Hegdehaugsveien, Ullevålsveien og Markveien / Thorvald Meyers gate er sammenhengende og attraktive handlegater, ofte kombinert med kultur- og boligfunksjoner. Strøgsgatene har en intensitet i funksjonsblanding og brukerfrekvens som nærmer seg sentrumsområdet. Gatene bidrar også til å binde sammen sentrum og randsonen.” (Oslo kommune 2005b:21).

Oslotrikken mener at strøgsgatebegrepet slik det anvendes i saksfremstillingen til KDP05 først og fremst beskriver konkrete gateløp (blant andre Thorvald Meyers gate, mens KDP98 fokuserte mer på strøgsgaters utviklingspotensial og kollektivtransportens rolle i gatene (uten å navngi hvilke gater dette gjelder) (meddelt 04.02.08).

²⁰ Ved funksjonsendringen av Rådhusplassen har imidlertid ikke bilen fått dårligere tilgjengelighet, men lagt i tunell.

Etter at Oslotrikken lanserte pilotprosjektet for strøksgateutvikling for øvrige aktører i fagmiljøet våren 2006, består planen to år etter fremdeles kun av en planskisse fra Semaly. Det er ikke igangsatt noen planprosess ei heller konkrete planer for utbygging. Oslotrikken mener nå at strøksgatebegrepet har vist seg vanskelig å enes om, og at ulike aktører legger ulikt innhold i begrepet. Selv vektlegger de at strøksgatebegrepet forbindes med gågater som kun trafikkeres av trikk, mens for eksempel Plan- og bygningsetaten og Samferdselsetaten ikke anser at strøksgatebegrepet nødvendigvis innebærer økte restriksjoner på biltrafikk. I planleggingssammenheng er gatebetegnelser preget av en teknokratisk tilnærming. Strøksgatebegrepet har ingen slik teknisk forankring, men er et mer ”flytende” begrep. Det kan se ut til å være motstridende til de tekniske gatebetegnelsene planleggingsmiljøet vanligvis behandler, og muligens forklare hvorfor begrepet har vist seg vanskelig å enes om. Begrepet brukes derfor i mindre grad aktivt i Oslotrikkens markedsføring i dag, samtidig som selskapet også poengterer at det har vist seg vanskelig å oppnå oppslutning om begrepet/strategien. Muntlig ser det ut til at Oslotrikken benytter ”myldregater” i stedet for strøkgater, for å beskrive byrom i tråd med konseptet. I strategiplanen fra 2007 benyttes imidlertid strøksgatebegrepet i forbindelse med en fremtidig utvikling av Thorvald Meyers gate, men også om sentrumsgater som Prinsensgate. Slik begrepet fremstår i disse planene, ser det ut til at gågate med trikk fremdeles ligger til grunn, mens geografisk lokalisering (i forhold til sentrum) ikke ser ut til å vektlegges.

Flere av mine informanter ga også uttrykk for at det er vanskelig å definere strøksgatebegrepet. Som en representant for Samferdselsetaten uttrykte det:

”Det begrepet er en håpløs definisjon. [...] i praksis viser det seg at alle vi som jobber med det har vår egen personlige definisjon”.

Dette er det Laclau & Moffe kaller en ”flytende betegnelse”. Informanten viste til dette som et problem. Han mente begrepets innhold ikke er klart avgrenset, men at Thorvald Meyers gate imidlertid anses som selve *definisjonen* på en strøksgate. Både denne og øvrige informanter så ut til å legge Plan- og bygningsetatens definisjon til grunn for sin versjon av strøksgatebegrepet. Elementer som gikk igjen var at gaten må være en handlegate, at den er ”livlig”, at den er attraktiv også for folk fra andre steder i byen (ikke bare for de som bor der), at den er tilgjengelig og at den inneholder et variert nærings og servicetilbud. En blanding av nødvendig servicetilbud og rekreasjonstilbud ser ut til å være felles for mine informanters strøksgatebegrep. Geografisk lokalisering (utenfor sentrum) ser ikke ut til å vektlegges.

Forskjellen mellom strøgsgatedefinisjonene i de to kommunedelplanene, slik Oslotrikken forstår dem, ser ut til å dreie seg om at strøgsgater i KDP98 pekes på som et utviklingsområde, mens strøgsgater i KDP05 i større grad *beskriver* ulike strøgsgater slik de er. En representant for Oslotrikken uttrykte hvorfor dette er problematisk:

”Slik man kan tolke strøgsgatebegrepet (i KDP05) [...er] slik Thorvald Meyers gate er i dag. Det er ikke vi interessert i. Det er ikke det vi tenker på, for vi vil ha noe annet. Vi vil ha noe mer”.

En representant hos Plan- og bygningsetaten reagerte imidlertid umiddelbart på strøgsgatebegrepet i denne studien. Han presiserte at strøgsgater ikke er definert i noen vedtatte planer, og at dets innhold derfor ikke ligger fast. Ingen av kommunedelplanene hvor strøgsgatebegrepet inngår har blitt politisk behandlet og vedtatt, mente han. Han advarte derfor mot å behandle strøgsgater som et definert begrep.²¹ Det han likevel poengterte, var at han hadde lagt merke til at ”alle umiddelbart tenner på begrepet”. Han mener bruken av begrepet derfor kan indikere at vi her har å gjøre med noen strømninger i tiden, noe som representerer noe urbant, noe som har en tiltrekningskraft på mange av ”din generasjon” (representanten for Plan- og bygningsetaten viser her til meg som han ser på som en representant for en ”ung og urban” generasjon) (Meddelt 28.01.08). Dokk Holms beskriver trikken som en motor i en byutvikling som drives av en urbanitetsdiskurs, hvor trikken symboliserer en type urbanitet som tiltrekker seg unge mennesker og siviliserer omgivelsene. Tilsvarende urbanitetsdiskurs ser ut til å ligge til grunn for informantens utsagn. Han mener sosiale prosesser som livsstilspreferanser og ”strømninger i tiden” er viktige krefter som er med på å forme byutviklingen. En informant i et rådgivende konsultantselskap mente også at trikkesatsingen i Europa kan forklares på liknende vis.

”[I] Europa ser man en helt klar tendens til at folk vil bo inne i sentrum. [...] De (byene) har konsentrert seg om at sentrum skal være en hyggelig by å bo i. Mange har istandsatt parker og bygget parkeringshus under bakken, så har man inntjening for det, slik at man bruker penger på å gjøre det hyggelig på overflaten. [...] Lyon er et godt eksempel på det”.

²¹ Som vist tidligere i dokumentet fremgår imidlertid strøgsgatebegrepet også i KDP98 som er en vedtatt plan. I denne planen ser begrepet imidlertid kun ut til å fremgå (s74) for å markere et skille mellom ”strøgsgater” og ”sentrumsgater”. Slik jeg forstår dette skillet er det i stor grad gatenes geografiske lokalisering som vektlegges. I foreløpig utkast til KDP05 behandles imidlertid strøgsgatebegrepet i betydelig større utstrekning og ser ut til å tillegges større vekt i overordnet byutviklingsstrategi frem mot 2020.

Slik jeg forstår denne informanten mener også han at byutviklingen de europeiske trikkebyene fører drives av en bestemt urbanitetsdiskurs (hvor urban livsstil har en positiv valør). I tråd med Zukin (1996 i Bergsli 2005), vil oppmerksomheten rundt hva som skal være synlig og den strategiske forbindelsen mellom estetikk og funksjon, være særlig stor i urbane regenereringsstrategier. Trikksatsingen kan dermed ses på som ett av virkemidlene i en byutvikling som har denne urbanitetsdiskursen som en viktig drivkraft. Trikken vil i en slik sammenheng anvendes som et symbol på hvordan byene ønsker å fremstå, og derfor et viktig element i byenes stedsmarkedsføring.

Dersom Oslo trikkens strøggatekonsept i stor grad er inspirert av franske trikkebyer, kan dette bety at det er sosiale prosesser, og en urbanitetsdiskurs andre steder som legges til grunn for en fysisk endring av bymiljøet i Oslo. Det er imidlertid verd å merke seg at Thorvald Meyers gate, som var området Oslo trikken ønsket å utvikle et pilotprosjekt for, også er en gate som, i følge Plan- og bygningsetaten, karakteriseres som ”sentrumsliknende” men også som ”boligområde”. Kan det hende at de sosiale prosessene som det her vises til i europeiske trikkebyer også gjelder for Grünerløkka?

Representanten for Plan- og bygningsetaten forklarte deres syn på strøgsgater ved å ta utgangspunkt i at de bør være en del av en strategi for revitalisering av det offentlige rom i indre Oslo. KDP05 foreslår rammer for økt utnyttelse langs strøgsgater som et virkemiddel i denne prosessen. Til grunn for denne strategien ligger etatens bekymring rundt hvordan byen og sentrums rolle blir utfordret av blant annet kjøpesenterutbygging i byens ytterkanter. Representanten for Plan- og bygningsetaten mener våre byidealer utfordres, og vektlegger hvordan strøgsgatene (som Thorvald Meyers gate) er karakteristiske for Oslos handels- og sentrumsstruktur ved at disse gatene har ”sentrumsliknende” funksjoner. Det at strøgsgater trekkes frem som en viktig faktor for å bremse prosessene som svekker bysentrums rolle, synes jeg er interessant. Strøgsgatene skal funksjonsmessig fungere som transportårer mellom sentrum og omland. Men i hvilken grad fokuserer Plan- og bygningsetaten på stedene strøgsgatene omfatter?

Strøgsgatebegrepet slik det brukes av Plan- og bygningsetaten, har hovedsakelig en funksjon som et bindeledd mellom sentrum og periferi. Strøgsgaten som *sted* ser med andre ord ikke ut til å være vektlagt fra Plan- og bygningsetatens side. Også de øvrige informantenes strøgsgatebegrep bærer preg av at *stedet* (forstått som et fysisk avgrenset område) det er snakk om (Thorvald Meyers gate, Bogstadveien m.fl) vies størst oppmerksomhet når det argumenteres mot bilfri gate. Det er hovedsakelig negative konsekvenser for *området* som vektlegges. Gatens funksjon som del av en større plan

fokuseres det mindre på. Antakelig skyldes dette at prosjekter behandles hver for seg og i mindre grad som en del av en større enhetlig plan. Lefebvres beskrivelse av hvordan byen kan ses på som samtidig homogen og fragmentert ser ut til å være betegnende i denne sammenheng. Byrommet Oslotrikken ønsker å utvikle (til selskapets driftsmessige fordel) kan ses på som en ”parsell” som i en kapitalistisk byutviklingskontekst ”selges” så dyrt som mulig i tråd med spekulasjonens ”lover og regler” (Lefebvre 1975). Trikkens interesser kjemper mot bilinteresser om plassen i gaten. Samtidig vil også en entreprenørstyrt byutvikling som er prosjektbasert, i følge Lefebvre, stå i fare for å:

”lamme arkitektens og urbanistens intensjoner og ender med å tilintetgjøre deres kritiske og kreative evner. [...] dette presset personifiseres av entreprenørene” (Lefebvre 1975:52).

Oslotrikken kjemper i strøgsgateprosjektet mot andre interesser om plassen i gaten, fysisk og symbolsk. Det kan derfor se ut til at strøgsgatebegrepet Oslotrikken tok utgangspunkt i (KDP98) handler om et høyere geografisk nivå (by- og regionsfokus), eller også muligens høyere abstraksjonsnivå (sentrums truede rolle i regionen) enn det konkrete stedsfokuset Oslotrikken la til grunn ved lanseringen av konseptet i strøgsgateprosjektet.

”Studieområdet”

Denne studien fokuserer hovedsakelig på ett geografisk avgrenset område operasjonalisert gjennom strøgsgatebegrepet, nemlig Thorvald Meyers gate på Grünerløkka. Jeg innledet alle intervjuene med å presisere at jeg ville fokusere hovedsakelig på Grünerløkka og ”trikkestrekket” i Thorvald Meyers gate. Når jeg imidlertid spurte informantene om hva de mente karakteriserte området, ble det tydelig at deres personlige opplevelse av ”området” var ulikt. De ulike informantene avgrenset området ulikt. Mens noen tenkte på Thorvald Meyers gate, eller mindre deler av den, tenkte andre på større deler av Grünerløkka, andre igjen tenkte også på tilstøtende områder nord for Grünerløkka og sentrum som ett område. Stedet jeg ønsket å fokusere på viste seg altså, som også Lynch viste i sin undersøkelse av ”mental maps”, at informantene hadde ulike personlige opplevelser av hva ”området” omfatter. Det var ikke gitt hvor dette begynner og hvor det slutter.

Området ble også beskrevet svært ulikt vis av informantene. Representanter for Oslotrikken, Plan- og bygningsetaten, Samferdselsetaten og rådgivende konsulentvirksomhet mente området bar preg av at, ”det er som det alltid har vært”, ”det området har vært veldig statisk”, ”på grunn av bevaringsmyndigheter har området ”frosset”, ”veldig lite fysiske



Figur 5 Kart over studieområdet

endringer i Oslo i senere år”, og fokuserte da på områdets fysiske struktur og uttrykk. I et samfunnsvitenskapelig perspektiv er disse beskrivelsene overraskende, med tanke på at dette er en bydel som i byfaglig litteratur i stor grad omtales som å ha gjennomgått store sosiokulturelle endringer i senere år. Grünerløkka er Oslos mest kjente eksempel på en ”gentrifisert” bydel.²² Informantenes opplevelse av området som statisk ser derfor ut til å ha sammenheng med at de fysiske endringene ikke har vært store og strukturelle, og at Grünerløkka derfor ”ser ut som den alltid har gjort”. Det er imidlertid verd å merke at området, gjennom gentrifiseringsprosessen også har endret fysisk uttrykk. Endringene handler i stor grad om en ”estetisering” av området. Butikkskilter har endret design og fasader har blitt rehabilitert, og slik gjennom mange små estetiske endringer ført til at området også fysisk har endret karakter. Hvordan flere av informantene umiddelbart assosierte området med lite endring og statiskhet er derfor et eksempel på det Pløger (2001) mener kjennetegner hva diskursiv planlegging fokuserer på. Han mener den først og fremst vektlegger identifiseringen av materielle stedsidentiteter som fysisk og materielt miljø og bygninger. En av de rådgivende konsulentene betegnet områdets

²² Se blant annet Elin Børrud (2005) ”Hva skjer på Grünerløkka? Raske endringer og stabiliserende transformasjon”. Og Edward Robbins (2005) ”Et nabolag uten naboskap. –Virkingen av fornyelsen på Grünerløkka”.

utvikling i senere år slik:

”Utvikling? Der har det ikke skjedd så veldig mye. Grünerløkka ser egentlig ut slik den alltid har sett ut. Revet litt her, bygget litt der. [Men det som er] sjarmerende med Grünerløkka er at den er som den er.”

Både representanter for Plan- og bygningsetaten, Samferdselsetaten, Statens vegvesen og en av de rådgivende konsulentene viste imidlertid også til gentrifiseringsprosessen. Informantenes oppfatning av området spente slik mellom et område preget av lite endring og stor grad av bevaring (områdets fysiske trekk) til et område som anses som ett av Oslos mest endrede områder (områdets sosiokulturelle og -økonomiske forhold). Det har gått; ”fra typisk arbeiderklassestrøk til mer hipt ungdomsområde”, som en representant for Oslotrikken uttrykte det. ”Området har endret seg veldig, fra fattig til fullt av unge, nyutdannede og dynamiske mennesker”, uttalte en representant for Samferdselsetaten. En av de rådgivende konsulentene beskrev området tilsvarende som ”en bydel som har blitt voldsomt transformert de siste ti femten åra”.

Både representanter for Oslotrikken, Plan- og bygningsetaten, Samferdselsetaten, Statens vegvesen og en representant for konsulentvirksomhet, beskrev dette området som urbant og preget av en urban type livsstil som innebærer uteliv (resturanter og barer), hyppig utecafévirksomhet og en ”ung og dynamisk” befolkning, som en representant for Samferdselsetaten beskrev det. Konsulenten bemerket imidlertid at han ser på området som urbant i norsk sammenheng, men at han ikke mener det er urbant i europeisk sammenheng. En representant for Samferdselsetaten vektla også at:

”Det bor fryktelig mye mennesker der, i Bogstadveien for eksempel bor det ikke så mye mennesker som det gjør i Thorvald Meyers gate”.

Strøksgate som ”godt byrom”

Ved å undersøke hva aktørene i planprosessene vektlegger i forhold til ideen om et ”godt byrom”, og hvordan de mener slike rom skapes, ønsket jeg å få innsikt i noen grunnleggende forestillinger vedrørende deres byforståelse og stedsbegrep. En representant for ledelsen i Oslotrikken viser til Frankrike for å beskrive et godt byrom med trikk:

”[I disse franske trikkebyene er det] fantastisk å se hvordan de har tenkt ett grep med byfornyelse, trikk og myldregater for å kalle det det, hvor man rett og slett sperrer av endel gater for biltrafikk.

Og de tar en totalrenovasjon av de bygningene som er. Når du går i gata [...] kunne det vært masse biler der. Når du er i gata så er det en god stillhet, men dog en sånn bylyd rundt det, men bylyden er ikke masse biler; men det er prat, og lyd av masse aktiviteter her og der, og folk som snakker på utecafeer – gode lyder. Så løfter du blikket, og så ser du fantastiske ærverdige bygninger som da var nylig vasket, og gjort rene, så de kommer til heder og verdighet igjen. Trikken har funnet sin plass i denne byroen. Den kommer som en ål inn. Stopper, henter på folk, og så kjører videre. Og det var fantastisk å kjenne på en slik harmoni mellom folk og trikk. [...] Dette fungerer veldig godt, alle vet at trikken er der. Og trikketraseen er såpass godt markert at man kan gå der, men man vet og at når trikken er i nærheten så flytter man seg.”

Denne beskrivelsen representerer i stor grad hva Oslotrikkens ledelse ønsker at strøgsgateprosjektet skal bli til i Oslo og i Thorvald Meyers gate. Elementer som bilfrihet, estetisk vakre og oppgraderte omgivelser og opplevelsen av tilstedeværelsen av folk i byrommet vektlegges. Gjennom disse beskrivelsene kommer det dessuten frem hva hun mener representerer en god by og gode byrom, og hva som skiller dem fra dårlige byrom. Dette blir tydelig når hun bruker begreper som bylyd, stillhet, ærverdige bygninger, god harmoni mellom folk og trikk, for å beskrive byrommet. Det er opplevelsen av rommet, som fotgjenger hun vektlegger; lyd (fravær av støy), estetikk (rengjort historisk bebyggelse), rytmer i form av ulike aktiviteter i området og kombinasjonen av gående og trikk osv. Lefebvre og Simonsen (i Simonsen 2005a) mener at byrom kan forstås gjennom en opplevelse av byens rytmer. Den kroppslige erfaringen og de sansbare opplevelsene vektlegges også når informantene beskriver hvordan et godt byrom er, og beskrivelsen av strøgsgater. Det ser også ut til at byrommet en strøgsgate skaper har likhetstrekk med et torg eller en plass, mer enn en gate. Begge representantene for samferdselsetaten poengterte også hvordan strøgsgateprosjektet i Thorvald Meyers gate bar preg av en utvikling som ville gjøre traseen mer til en plass enn en gate. Dette anses av dem som en ulempe, fordi de mener det er viktig for området å opprettholde gatens funksjon (også som biltilgjengelig), og fordi de ser på bortfall av parkeringsplasser i gaten som et hovedproblem. De er også av den oppfatning at noe biltrafikk skaper litt gateliv. Ved å fjerne biltrafikken, mener de gaten kan fremstå som mer død enn den er i dag.

Ledelsen i Oslotrikken ser ut til å tvert imot mene at en strøgsgateutvikling som gir området et større preg av torg eller møteplass, er et mål. Representant for ledelsen beskriver hvordan for eksempel Grensen i Oslo også ville vært et velegnet sted for en strøgsgateutvikling:

”Etter at vi hadde vært i Frankrike så stod vi ute og delte ut gløgg før jul på Stortorget. Og da slo det meg at du så fantastisk det kunne vært, nå er jo Domkirka pakket inn i presenning mens den er under oppussing, så du ser ikke så mye til den nå. Men gamle glassmagasinet, og de gamle bygningene rundt der sammen med Domkirka, sammen med Stortorget, der kan være myldrende liv også på vinteren. For jeg husker at da stod de blant annet og solgte julekaker, nå står folk og selger blomster osv. Det er et levende torg. Kjempefasinerende tanke ...Tenk om Grensen kunne vært en sånn gate hvor det var absolutt ingen biler, bare trikk. Men en del av den er viktig bussgate og så vi klarer ikke å få det til og det blir ikke samme stemningen når det durer gjennom masse dieselbusser med ganske høy frekvens. Så vi kan nok ikke få den biten av Grensen til å bli en sånn type strøgsgate / myldregate, men det er et ypperlig eksempel på et konkret avgrenset område som bærer så masse historie, og som har så mye godt bymiljø i seg som blir borte pga all biltrafikken og all trafikken.”

Også Bogstadveien omtales som en strøgsgate, og den samme informanten beskriver hvordan denne også kunne vært en myldregate. Hun beskriver stedet ved å bruke elementer hun vektlegger i strøgsgatebegrepet:

”Den (Bogstadveien) er jo en handlegate, og den er en urban gate, det er en både gammel og ærverdig, og en svært moderne, det jeg vil kalle for en kaffelattegate.[...] Men deler av næringslivet i Bogstadveien er veldig redde for at hvis du stenger for mye av biltrafikken så vil de få lavere omsetning. Punkt en, det tror jeg ingenting på, det har vi fått påvist fra andre plasser at det blir stikk motsatt, for det andre har jeg en viss respekt for næringslivet og for deres skepsis for fjerning av parkeringsplasser. Hvis du fjerner alt av parkeringsplasser osv, det tror jeg er for ambisiøst, men å få gjort Bogstadveien mer til myldregate hvor trikken er hovedpulsåren gjennom gata. Det hadde vært fantastisk. Og det tror jeg er mulig.”

På begge disse stedene vektlegger informanten strøgsgatens positive innvirkning på bymiljøet og hvordan stedenes egenart, i kombinasjon med trikken, ville være en god løsning, men at biltilgjengelighet umuliggjør dette. Strøgsgatekonseptet, slik hun anvender det, kan betraktes som hennes innspill til den diskursive planleggingen Pløger (2001) omtaler. Dette strøgsgatekonseptet fokuserer i stor grad på stedenes fysiske omgivelser og bygde miljø, samtidig som det dreier seg om produksjon av stedsidentitet og en urban forestilling. Det ser også ut til at Harveys (1989) antakelse om at stedsidentitet har en tendens til å skapes rundt en lokalitets felles minner og historie ser ut til å gjelde for strøgsgateutviklingens stedsidentitetsskapende effekt. Oslotrikkens forestilling om det gode byrom ser også ut til å dreie seg om tilstedeværelsen av mange mennesker. Dette mener de at utviklingen av gågate med trikk ville være med på å skape. Det kan derfor se ut til at tanken om gode byrom, slik

representanter for Oslotrikken og Samferdselsetaten uttrykker det, bygger på noen felles verdier. Mange mennesker, bevegelse og mye aktivitet betraktes som en forutsetning for at byrommet skal være ”godt”. Et ”levende rom” nevnes hos begge aktører som et mål. De er imidlertid ikke enige i hva som skaper slike levende rom. Gågate med trikk er i Oslotrikkens øyne et viktig bidrag til god byutvikling, mens det for informantene fra Samferdselsetaten anses som en ulempe.

Både biltilgjengelighet og opplevelsen av tilstedeværelse av andre motoriserte transportmidler, ser ut til å stå i motsetning til det Oslotrikken legger i strøgsgatebegrepet. Som vist i ett av sitatene over, oppfattes også strøgsgatekonseptet som noe som ivaretar gode kvaliteter ved byrom, som uttrykker en byrepresentasjon som dreier seg om fravær av støy, forurensning, trafikkaos, og som innebærer frigjøring av areal til fotgjenger og syklist, ren luft, estetisk oppgraderte omgivelser, oversiktighet og torg- og plassdannelser.



Figur 6 Rådhusplassen, trikketrasé i bilfritt område. Kilde: Oslo Sporvognsdrift, 2005.

Representanten for Oslotrikkens ledelse oppsummerte hennes idé om gode byrom slik:

”Byen har jo utrolige verdier men for å se dem må du på en måte flegge av alt det som knapt nok har noe i byen å gjøre, blant annet forurensning og køer og altfor mye biler. Og der kan vi være et virkemiddel.”

I Europeiske trikkebyer har man argumentert for trikkeutvikling som et middel for å få bukt med økende transportproblemer som følge av bilismen. Den kraftige økningen i personbilbruk har nådd et punkt hvor byens beslutningsmyndigheter har valgt å omregulere byens gatebruk. Ved å omdisponere gater til egen trikketrasé, må personbilen vike. Representanter for Statens vegvesen og de rådgivende konsulentene pekte også på at trikkesatsingen i europeiske byer bygger på tanken om at trikk innebærer en totalopprustning ”fra vegg-til-vegg” når trikkesystemer skal bygges. Dette gir en mulighet til å heve byrommets estetiske uttrykk, noe som disse informantene mener hever byens kvaliteter. Den rådgivende konsulenten mener dessuten at en økt etterspørsel etter å bo i sentrum, og dermed ”bykvaliteter”, er en viktig drivkraft bak trikkesatsingen. Representanten for Statens vegvesen mener også at det er lettere å reservere gategrunn til trikk enn for buss, fordi bussen kjører i gater som fysisk ikke skiller seg fra bilgater. Dermed er trikkesatsing et effektivt virkemiddel når målet er å redusere biltilgjengeligheten i byen, og oppgradere byrommenes estetiske uttrykk, samtidig som han påpeker at trikken er en transportform som lar seg forene med fotgjengere.

Flere av informantene fokuserte på hvordan europeiske byer i stor grad har stengt gater for biltrafikk i forbindelse med trikkeutviklingen, uten å ta hensyn til effekten av dette for bilistene og eventuelt næringslivet i området. Dette kan tyde på at ”bilen” i disse byene ikke bare fjernes fra gatene som omdisponeres til trikketrasé, men også har at den har blitt trukket ut av planleggingsdiskursen. Representanten for planleggerne i Oslo trikken peker på denne forskjellen mellom Europa og Oslo:

”[Ved å bygge trikk] må man rydde arealer, man må bruke overflatearealer. Som de sa i Paris, metro er gammeldags. Metro går under jorden og forutsetter at du ikke tar noen plass fra bilen. Bilen skal ha optimal tilgjengelighet. Med trikk sier man at her skal trikk gå, og da kan ikke noe annet være der. Da er det ingen som spør hvor bilen skal gå hen, nei, den skal bare ikke gå her.”

Ved slik å omdisponere gaten fra bil til trikk legges ”fordunstingsprinsippet” til grunn. Det går ut på at dersom bilens tilgjengelighet begrenses, samtidig som kollektivtilbudet bedres, vil den totale bilmengden reduseres ved at flere velger bort bilen til fordel for kollektivtransport (European Commission 2008). Denne rapporten ”Reclaiming city streets for people - Chaos or quality of life?” viser til åtte case-studier som alle viser at endret gatedisponering med bilforbud førte til at alle byene, etter en kort ”innføringsperiode”, ikke så det fryktede

trafikkaoset materialiseres, men at deler av biltrafikken snarere ”fordunstet”.²³ Skepsisen til å stenge Thorvald Meyers gate for biltrafikk ble særlig begrunnet med en bekymring for hvor biltrafikken da skal kanaliseres. Mens kollektivselskapene argumenterer for forundstingsprinsippet, mener de øvrige aktørene at bilene da vil presses ut til sidegatene, hvilket ikke er ønskelig.

Strøgsgater – er det noe nytt?

Mange av informantene ser ut til å vektlegge strøgsgatedefinisjonen i KDP 05 og mente at både Thorvald Meyers gate og Bogstadveien *er* strøgsgater i dag. Så hvorfor skal de endres? Som en av de rådgivende konsulentene uttrykte det: ”Grünerløkka *er* et strøk i dag, hvorfor skal man gjøre det til noe mer strøk enn det det *er*?” En representant for Oslotrikken viste også til slike holdninger fra noen av aktørene. Han mente da også at Oslotrikkens argument for å utvikle strøgsgateprosjektet i Thorvald Meyers gate ender med å vise til dens dokumenterte bedre fremkommelighet for trikken (som utgjør noen sekunder) i tråd med planmiljøets verdensanskuelse. Dette mener jeg viser i hvor stor grad stedsdiskursen i planprosessen bygger på en essensialistisk stedsforståelse. Oslotrikkens ønske om å innlemme omgivelsene, og stedene den inngår i, i sin merkevare ser ut til å representere en annen stedsforståelse enn den som dominerer i planleggingsdiskursen.

Representantene for Samferdselsetaten vektla at en strøgsgate må ha noe biltrafikk. De rådgivende konsulentene var også skeptiske til bilfri Thorvald Meyers gate, men var uenige om grad av restriksjon på bil generelt. Den ene konsulenten mente sterke restriksjoner på biltrafikk, slik som i strøgsgateprosjektet, ”kan føre til noe litt negativt”. Den andre konsulenten ga imidlertid tydelig uttrykk for at han mener det har blitt gjort altfor lite med biltrafikken i Oslo for at trikken skal kunne holde rutetabeller og kunne være pålitelig. Man må fjerne mye mer biltrafikk i sentrum dersom Oslo skal kunne bli en av Europas beste trikkebyer, mente han. Likevel uttrykte også han at bilfri Thorvald Meyers gate ikke ville være noen god løsning for området. Han begrunnet dette slik:

”Det ligger ikke til rette for å overføre bilene til sidegatene, det er altfor mange parkerende biler. Det finnes ingen naturlig hovedgate å legge de i. Da kommer du fort bort i gater hvor det bor familier og unger.”

²³ Henholdsvis Kajaani i Finland, Wolverhampton, Vauxhall Cross London, Cambridge og Oxford i England, Nuremberg i Tyskland, Strasbourg i Frankrike og Gent i Belgia.

Selv om mindre biltrafikk anses som eneste løsning for kollektivsatsing og trikkeutvikling blant informantene, ga altså de samme informantene uttrykk for at strøgsgater burde inneholde en viss andel biltrafikk.

Oslotrikkens strøgsgatekonsept som forutsetter en sterk restriksjon på biltilgjengelighet, eller eventuelt total bilfrihet, ser ut til å representere en motdiskurs eller konkurrerende representasjon til stedsrepresentasjonen som anser biltilgjengelighet og blandet trafikk i Thorvald Meyers gate som naturlig (som i alle de tette byområdene hvor trikken har trasé i Oslo, med unntak av Rådhusplassen). Alle informantene unntatt kollektivselskapene ser ut til å uttrykke et slikt syn og dette ser derfor ut til å være den gjeldende kunnskapen innen disse planmiljøene. Fordi det postmoderne forbindes med mangfold av ulike representasjoner, vil ulike diskurser og stedsrepresentasjoner eksistere parallelt (Skogheim og Røe 2003). På bakgrunn av informantenes utsagn, ser dette ut til å være tilfellet også blant aktørene i planprosessene. Strøgsgatekonseptet Oslotrikken utarbeidet i 2005 kan ses på som et innspill som førte til å tydeliggjøre intertekstualiteten innad i plankoalisjonen og maktforholdene i den diskursive planleggingen. Strøgsgateutviklingen, operasjonalisert gjennom pilotprosjektet på Grünerløkka kan ses på som en diskursiv utfordring av det gjeldende kunnskapsregimet hvor blandet trafikk og bilens nødvendige tilstedeværelse i den tette byens gater har vært den dominerende. Selv om kollektivselskapenes representanter gjennom strøgsgateprosjektet utfordrer denne diskursen, ser det ut til at også de til en viss grad ser på "det gjeldende kunnskapsregimet" som det "naturlige", gitt de kontekstuelle forhold. Dette gir også noen av informantene uttrykk for ved å referere til strøgsgateprosjektet som "lettvin" og "en fin tanke". På grunn av maktforholdene i planprosessen, ser det ikke ut til at motdiskursen anses som sterk nok til å utfordre den dominerende diskursen om blandet trafikk rundt gatebruken i Oslo. Dermed ser det ut til at den dominerende diskursen har festet seg, og det har utviklet seg en fastfrysing av mening. Representanten for planmiljøet i Oslotrikken uttalte i forbindelse med Skovveienprosjektet at denne nye trikketraseen i eksisterende bymiljø er et eksempel på hvordan trikkeutviklingen i Oslo skiller seg fra øvrig trikkeutvikling i Europa:²⁴

²⁴ I skrivende stund er Skovveienprosjektet under utredning. Dette er et spesielt prosjekt ved at trikketraseen som i dag ligger i Inkognitogata vurderes lagt over i Skovveien. I Oslo har man ikke bygget nye trikketraseer i den tette byens etablerte by- og boligområder siden 1995 og prosjektet anses derfor av Oslotrikken som av stor strategisk betydning for fremtidig utviklingspotensiale.

”[Ta] bare denne strekningen her i Skovveien, der blir det blandet trafikk. Det ville vært helt utenkelig i de fleste andre land. Å gjøre det nå, i vår tid. Mens i Oslo er det på en måte utenkelig å ikke gjøre det.”

Dette tydeliggjør motdiskursens svake posisjon. Det blir tydelig også fordi denne motdiskursen kan assosieres til diskurser som står langt sterkere i Europa. Informanten bekrefter her hvordan også hun ser på en utvikling som forutsetter egen trasé i det eksisterende bymiljøet som *utenkelig*. Strøksgater slik Oslotrikken lanserte pilotprosjektet i 2005 representerte etter mitt syn noe nytt, et brudd med planmiljøets etablerte kunnskapsregime som forutsetter trikk i blandet trafikk i byområdene.

5.2 Aktørenes stedsforståelser

Det overordnede formålet med denne studien er å belyse betydningen av grunnleggende by- og stedsforståelser i byutviklingen. Som jeg har argumentert for i oppgavens teoretiske del, mener jeg at byutviklingsaktørenes grunnleggende by- og stedsbegreper får stor betydning for hvordan byen forstås, organiseres og bygges. Det største skillet går etter mitt syn mellom en essensialistisk og fysisk stedsforståelse, som betyr at steder kan måles og tydelig avgrenses på et kart, og en konstruktivistisk stedsforståelse. Jeg ønsker derfor, som Lees (2002) etterlyser i stedsforskningen, å forsøke å forstå stedenes materialitet og immaterialitet i sammenheng. Eller som Lefebvre (1975) uttrykker det; man må få tak i både det konkrete og det abstrakte. Vi trenger å forstå sammenhengen mellom materialisme og idealisme for å forstå hvordan rom produseres. Informantene vektlegger i stor grad det fysiske bygde rom men er også opptatt av opplevelse.

I styringsdokumentene som omhandler kollektivtransport og trikkens rolle i Oslo, er det fokusert på byen og steder som fysiske objekter. Kunnskapen som legges til grunn i planprosessene, handler i stor grad om stedenes fysiske rom, bygningsmasse, gatestruktur, kantsteinshøyder, personkilometer, passasjergrunnlag og fremkommelighet målt i hastighet. En uttalelse fra en av representantene for Samferdselsetaten mener jeg illustrerer dette:

”[Det er] de som bygger stedet som bestemmer om dette blir vellykket eller ikke. Vår kjære Thorvald Meyer som parsellerte ut Grünerløkka gjorde en genistrek ved å gjøre det han gjorde. Når ting først er bygget, slik Oslo fungerer i dag, har politikere og planleggere forferdelig liten makt. Alt står og faller på private eiendomsaktører og butikkene. Gidder de å etablere seg her? Det å skape et nytt område blir fryktelig vanskelig med mindre du kan gjøre fysiske grep. Rive hus,

bredere vei, smalere vei, bygge noe. [...] Du kan ikke sprøyte inn fem milliarder kroner for å kjøpe opp alle bygårdene for å flytte dem fem meter, liksom”.

Også andre informanternes stedsforståelse ser ut til å legge stor vekt på det fysiske bygde rom og anvender en statisk stedsforståelse. Både en informant fra Plan- og bygningsetaten og en fra Oslotrikken mente at trikkens stedsmarkedsføringseffekt i etablerte byområder kan være begrenset henholdsvis fordi:

”I Oslo, i den historiske begripelige horisont, har trikken alltid kommet etterpå. [...] Nå tenkes det trikk forlenget til Tonsenhagen. Der er jo bebyggelse så det blir bare et supplerende tilbud.”

Og:

”[I Thorvald Meyers gate] kom boligene først og trikken etterpå. [...] Men hvis du går lenger opp, til Torshov og Lilleborg, og forlengelsen opp til Kjelsås, det er jo byutvikling.”

Disse ideene tillegger, etter mitt syn, steders fysiske og bygde rom og struktur svært stor betydning. Trikkens betydning for stedene vil i tråd med denne stedsforståelsen fokusere mest på trikkens transportkapasitet, men ikke anse trikken som et meningsbærende element som vil påvirke stedenes egenart. Denne ”verdensanskuelsen” bygger på steders ”tidlighet” og ser på steders fysiske omgivelser (når de er bebygget) som statiske og slik uforanderlige hva betydning angår.²⁵ Trikkens betydning for stedet vil dermed avhenge av *når* dens infrastruktur bygges på ulike steder. Dersom den kommer *etter* ”stedet”, vil den ikke endre stedet. Slik Massey (1994) poengterer, vil et slikt stedsbegrep i stor grad anse (bebygde) steder som statiske og uforanderlige, noe hun advarer mot. Hun mener en slik stedsforståelse står i fare for å ikke fange opp stedsrepresentasjoner som hele tiden forhandles over og dermed anta at steder bare inneholder én sann stedsidentitet. Som tidligere vist, hadde informantene imidlertid ulike syn på hva som karakteriserer området som inngår som studeres i denne oppgaven. Hovedskillet mener jeg går mellom området som statisk sted, og som preget av transformasjon. Alle informantene, også de som beskrev området som transformert, fokuserte imidlertid mye på områdets fysiske struktur og estetiske kvaliteter som grunner til områdets (gode) omdømme.

²⁵ I tråd med Simonsens analytiske skille av mobilitetsbegrepet i ”romlighet” og ”tidlighet”.

Grünerløkkas stedsidentitet

Informantene omtalte imidlertid byen og steder også med beskrivelser som klart henviste til opplevelsen av steder og steders mange betydninger og egenarter i tråd med Masseys (1994) relasjonelle stedsbegrep. En av de rådgivende konsulentene mente Grünerløkka er ”sjarmerende”. Andre informanter omtalte området som ”hipt” og ”urbant”, ”ungdommelig” og ”moderne”. I denne sammenheng ble det vist til hvilke typer mennesker som bruker området, og hvilke typer aktiviteter og næringer som preger området. Utecaféliv, puber og restauranter ble nevnt. Også det særpreget Grünerløkka har, handler ifølge informantene mye om stedets ”innhold”. En representant for Oslo Trikken mente området har endret karakter gjennom og etter byfornyelsen. Mens man tidligere dro til området for å handle klær og sko, drar man nå til området for fornøyles- og rekreasjonsformål. Slik jeg forstår denne informanten, betraktes området både før og nå som et område med en viktig byfunksjon, ved at folk fra andre steder i byen har reist og reiser til området for ulike gjøremål. Men dagens fornøyles- og rekreasjonspreg er en dreining i urbaniteten som i stor grad sammenfaller med hva den postmoderne byutviklingen preges av. Den postmoderne byutviklingen, som den diskursive planleggingen inngår i, handler mye om forholdet mellom estetikk og funksjon, og tilrettelegger i stor grad for byfunksjoner som handler om konsum og rekreasjon (Pløger 2001, Bergsli 2005). Denne stedsrepresentasjonen er derfor etter mitt syn et eksempel på hvordan dette området anses å være ”urbant” i tråd med denne urbanitetsdiskursen. Som en av de rådgivende konsulentene vektla, er området urbant i norsk sammenheng, men ikke i europeisk sammenheng. Slik jeg forstod ham fokuserer han her på områdets demografi. Heller ikke Grünerløkka er et tett befolket byområde sammenliknet med europeiske storbyer. Områdets preg av ”urbane funksjoner”, som igjen viser til konsum- og rekreasjonstilbud, ser ut til å vektlegges av denne informanten. Andre informanter la vekt på at denne urbaniteten har fått en positiv valør. En representant for Samferdselsetaten mente imidlertid at områdets attraktivitet har kommet med endringen i sosiokulturell sammensetning i befolkningsmassen, men etter byfornyelsen. ”Den generelle inntektsøkningen har ført til at det har blitt hipt å bo i byen igjen, nå skal ikke alle bare ha enebolig”. Han poengterer imidlertid at denne sosioøkonomiske endringen er drivkraften i urbanitetsdiskursen, heller enn fysiske forandringer i området som kom med byfornyelsen. Denne urbanitetsdiskursen som sosial prosess i transformasjonen av området kan se ut til å ha likhetstrekk med urbanitetsdiskursen jeg tidligere henviste til som en drivkraft bak den europeiske trikkerenessansen (interesse for å bo i sentrum).

Mens konsulentene som omtalte Grünerløkka som sjarmerende, viste til det uforandrede fysiske uttrykket (bygningssmasse, gate- og grøntstruktur), viste den andre konsulent til området som moderne og preget av den sosioøkonomiske endringen, særlig tilstrømningen av resurssterke folk. Hvilken stedsidentitet har Grünerløkka da ifølge informantene? Representant for Samferdselsetaten viste til at:

”Alle cafeene og de sære små butikkene [er viktige]. [...] Det var snakk om at H&M skulle åpne i Thorvald Meyers gate. Det ville nok ha satt et litt negativt preg på området, da ville det blitt som alle andre steder. Det ville ikke hatt det særpreget som Thorvald Meyers gate har i dag.”

I følge denne informanten er altså områdets attraktivitet nært knyttet til en idé om at området har ett særpreg som kan trues dersom større butikkjeder etablerer seg i området. Også lokale næringsdrivende ser ut til å mene dette. I 2007 ble derfor interesseorganisasjonen ”Unik” stiftet, bestående av lokale næringsdrivende og beboere som ønsket å forhindre at mindre, ofte ”nisjeforetak”, forsvinner fra Grünerløkka. Deres bekymring var knyttet til områdets stedsidentitet og egenart, som de mener trues av større kjeder som etablerer seg i området.²⁶ Denne organisasjonen vektlegger imidlertid at de økonomiske rammevilkårenes (økt leiepris for næringslokalene) trussel mot områdets særpreg. ”Unik” ønsker derfor å synliggjøre betydningen av et mangfold av lokale næringsdrivende og beboere, som ikke lar seg forene med de økende leieprisene i området. Harvey (1993) poengterer hvordan økonomisk og politisk påvirkning får betydning for hvilke stedsrepresentasjoner som blir dominerende. I denne sammenheng ser det ut til at både informanten over og Unik- Grünerløkka mener at deres stedsrepresentasjon strider mot andre aktørers stedsrepresentasjon, som har politisk og økonomisk makt, som de store kommersielle kjedene, eiendomsmeglere o.l.

Disse tankene rundt hva som utgjør Grünerløkkas stedsidentitet illustrerer hvordan det samme området anses både som et bevaringsverdig område, hvor endring ses på som en trussel for områdets egenart og karakter, og som et transformasjonsområde, hvor endringsprosessene ses på som stedets egenart. Oppfatningen av stedets egenart som truet av en økt kommersialisering (og store kjeders etablering), ser ut til å være i tråd med den frykten Bergsli (2005) skisserer, for at den økte økonomiske globaliseringen fører til ”stedløse” bylandskap preget av ensartet arkitektur og de samme fasilitetene. Også på Grünerløkka ser det ut til at stedsidentiteten av noen anses som truet, og at en økt kommersialisering vil kunne gjøre at stedet kunne vært hvor som helst. Stedet mister sin autensitet. Synet på Grünerløkka

²⁶ Se Unik-Oslo.org.

forstått som et bevaringsverdig område, med en identitet som bygger på kulturhistoriske verdier, ser ut til å være i tråd med hvordan Harvey (1989) mener stedsidentiteter ofte konstrueres. Han mener å se at steders identitet ofte skapes gjennom en konstruksjon av lokaliteters minner og historie som knytter en gruppe mennesker sammen inn i fortida. Disse motstridende stedsrepresentasjonene, ser ut til å sameksistere som konkurrerende representasjoner av området. De representerer ulike ”tekster” som viser til den samme ”virkeligheten”, og er et godt eksempel på det Bourdieu peker på; at en ”teksts” (representasjons) betydning ikke er noe gitt, men noe som blir definert i relasjon til et gitt publikum i en gitt kontekst. Eller som han uttrykker det, man kan ikke bare dra dit og se selv for å finne ut hvordan stedet *egentlig* er.

Informantenes ulike syn på hva som karakteriserer området kan sies å representere det meningsmangfoldet Massey (1994) beskriver når det gjelder stedsidentiteter. De ulike stedsidentitetene åpner dessuten for et dynamisk stedsbegrep. En dynamisk stedsforståelse søker ikke å definere et steds iboende autensitet, men heller å romme ulike og konkurrerende stedsrepresentasjoner. Hvordan en stedsidentitet slik forhandles over, og hvilken stedsdiskurs som blir dominerende, er i følge Massey selve kjernen i spørsmålet vedrørende hvordan steder blir forbundet med bestemte stedsidentiteter.

Mitt inntrykk er imidlertid at aktørene som jobber med trikken i liten grad vektlegger erfart stedsopplevelse som relevant kunnskap i planprosessene. I en markeds- og konkurransepreget byutvikling ser det ut til at også Oslo trikken er avhengig av å kunne dokumentere driftsmessig gevinst (gjærne basert på økt kundegrunnlag og bedret fremkommelighet) for å få gjennomslag for utviklings- og opprustingsplaner. Slike forhold er selvsagt avgjørende for hvordan et kollektivtransporttilbud skal utformes i byer. Men dersom denne typen kunnskap anses som *tilstrekkelig* for å tilrettelegge for en best mulig kollektivtransportutvikling, er det etter mitt syn grunn til å stille seg kritisk til byutviklingsprosessene. Mine data illustrerer at sosiokulturelle prosesser ikke vektlegges når områder eller steder utredes i forbindelse med utviklingsprosjekter. I tråd med Skogheim og Røes (2003) funn i studien av høyhusdebatten, ser også kollektivkretsens verdensanskuelse ut til å bære preg av at det objektive og sanne kan skilles fra sansbare og følelsesmessige erfaringer. Det har ikke lyktes meg å finne utviklingsplaner som legger til grunn forhold ved steder som går utover disse nevnte fysiske målbare variabler (ofte kost-nytte analyser). Det kan derfor se ut til at den essensialistiske stedsforståelsen står sterkt i den kunnskapen fagmiljøet anser som verdifull, og trikken vil i så måte først og fremst representere en av tre (kollektiv)

transportarter i Oslo. Det blir kunnskapen om trikkens transportmessige kapasitet og strukturelle forutsetning som legges til grunn.

Estetikk og fysiskdeterminisme

Hovedinntrykket er at fysiske omgivelser og trikkens transportkapasitet vektlegges sterkt hos alle aktørene. En representant for Ruter beskrev for eksempel området jeg studerer bare slik: ”Det har god kollektivdekning. Ingen andre steder i byen har tre trikkelinjer og så høy frekvens”. Også representanter for de øvrige aktørgruppene viste til hvordan transportavviklingen i byen er avgjørende for om byen i deres øyne er ”en god by” eller ei. Naturlig nok fokuserte også alle aktørene på betydningen av at kollektivtransporten er velfungerende. Det er imidlertid interessant hvordan også kollektivtransportens funksjon, og særlig når det gjelder trikken, ser ut til å knyttes til hvordan byrommenes fysiske og estetiske uttrykk forstås. Både representanter for Oslotrikken, Statens vegvesen, Samferdselsetaten og begge de rådgivende konsulentene mente at et problem for trikkens rolle har å gjøre med at Oslos gater er trange. Den ene konsulenten sa at; ”egentlig skulle det ikke gått trikk i Oslo synes jeg, fordi gatene er for trange. Det er ikke plass”. Den samme informanten viste imidlertid senere i intervjuet til Grenoble og så da på forholdet mellom fysiske omgivelser og trikk med andre øyne: ”Der er det trangt og jævlig, men man har klart å fjerne biltrafikken og trikken rusler og går, snirkler seg imellom. Men er pålitelig”. Han mente forøvrig at dersom Oslo skal bli en av Europas beste trikkebyer, slik Oslotrikkens visjon sier:

”Da må man fjerne mye mer av biltrafikken fra sentrum. Da har de kanskje en mulighet. [...En god by må] sanere biltrafikken, trikken må ha egne traseer. [...] I Frankrike, der må bilen dessverre vike. Også i Bergen og Stavanger tenker de slik.”

Også en representant for Samferdselsetaten anså Oslos fysiske forutsetninger for en vellykket trikkesystem som dårligere enn i andre europeiske byer:

”Når det gjelder kampen om gata misunner jeg Europa som har plass til alle. Her er det trangt og kamp mellom trikk og buss. Alle tre artene (trikk, buss og T-bane) skal fungere likt, derfor er det vanskelig å prioritere noe fremfor noe annet.”

Det ser altså ut til at noen av informantene vektlegger sterkt hvordan Oslos fysiske struktur er avgjørende for hvordan byen fungerer, og for hvilken rolle trikken derfor spiller. Samtidig vil de samme informantene vise til, i deres øyne, lignende fysiske forutsetninger i andre byer,

men anse trikkens rolle og dermed byens ”vellykkethet” som annerledes enn for Oslo. Også estetiske verdier anses av flere av aktørene som svært viktig for deres opplevelse av byen / steder, og for deres syn på hva trikken eventuelt tilfører de delene av byen den går gjennom.

Alle aktørene fokuserte på at byens og byrommenes estetiske uttrykk har stor betydning for hvorvidt disse anses som ”gode byrom” eller ”en god by”. Representanten for Oslotrikkens ledelse vektla hvordan byens historiske bygninger og generelt estetisk vakre omgivelser er av stor betydning for hvordan hun anser byen eller byrommet. Hun mente derfor at trikken må være en del av byutviklingsprosessene fordi;

”[vi må] vise at vi kan gi byen nytt liv og ny giv, gjennom å gjøre byen åpen, gjøre det mulig for folk å puste. [...] Byen har utrolige verdier men for å se dem må man flegge bort ting som knapt har noe i byen å gjøre slik som forurensning, køer og altfor mange biler. Der kan vi være et virkemiddel.”

En annen representant for Oslotrikken vektla også betydningen av å investere i ”Gode uteområder med kvalitet på materialbruk”, for å skape en god by. Det samme vektla representanten for Ruter:

”[Det må være] tilrettelagt slik at folk bruker det. Det må være estetisk pent, praktisk, universelt utformet og holde et godt renhold!”

Begge disse informantene vektlegger at byrommenes estetiske utforming er viktig for at folk skal bruke byrommene. Begge ser også ut til å mene at trikken bidrar til slike gode byrom ved at et byrom med trikk krever nøye planlegging og stort fokus på en klar gatestruktur (for eksempel for å unngå feilparkerte biler i gata). Som representantene for Oslotrikken og Ruter uttrykte det: ”En pen gate må strammes opp, ha rette linjer og godt renhold.”

”Utvidelse av fortauet og pent gatedekke gir gode byrom. Slik gir man mer by tilbake til folk. Det er viktig med oversiktligheit i byrommet, og en klar struktur for hvor man kan parkere og hvor man ikke kan parkere. Funksjon er viktigst, men bra hvis det er pent også.”

Disse informantene fra kollektivselskapene, så altså ut til å tillegge byrommenes fysiske og estetiske uttrykk stor vekt, men vektla selv at funksjon var viktigere enn estetikk. Ønsket om en ryddig, oversiktlig og ”stram” gatestruktur ser imidlertid ut til å gå igjen hos alle representantene for kollektivselskapene. Oslotrikkens medarbeidere uttrykker også

viktigheten av høy standard på Trikkens materielle design, med særlig fokus på ”høystandard holdeplasser” og selskapets visuelle uttrykk i markedsføringssammenheng.²⁷ Også en representant for Samferdselsetaten vektla betydningen av estetisk vakre omgivelser for å skape et godt byrom. Informanten viste til at JCDeaux finansierer nye (design)leskur, som han mener er pene, samtidig som kollektivtransporten har fått større bevilgninger de senere år. ”Dette er viktig for at det skal fremstå pent”, mente han. En rådgivende konsulent var informanten som ga sterkest uttrykk for estetikkens betydning av informantene. Han betegnet Oslo som;

”Møkkete, trang, overfylt, [...] lukket, den er ikke åpen, den vender seg ikke mot fjorden. Du ser ikke langt når du er i Oslo, du ser bare et kvartal eller to, og så er det et bygg som stenger. [...] Også vedlikeholdsmessig, Oslo er i forfall er mitt inntrykk. Det er stygge overflater, nedslitte overflater. Når mennesker går, [...] går vi og ser ned på fortauet. Det ser jo ikke ut. Når du blir lei av å se ned, så ser du opp i stedet, men de ser jo ikke ut bygningene heller. [...] Nå har jeg flytta ut av sentrum og jeg må innrømme at jeg er jo nesten aldri i byen. [...] Hva skal man der inne å gjøre? Man går og gremmer seg litt. -Nei æsj. -Fælt. -Her ligger det strødd med søppel og hull i fortauet til og med!”

Denne informanten vektlegger at man på grunn av fysiske omgivelers dårlige estetikk ikke ønsker å være i byen. Som han uttrykker det, hva skal man der inne å gjøre? Dette tolker jeg som at han generaliserer dette til å gjelde ”mennesker generelt”, og representerer slik etter mitt syn et svært fysisk-deterministisk syn på byen. Materielle omgivelser får tilsynelatende en direkte konsekvens for folks sosiale praksis, nemlig ikke å bruke byen. Det kan slik se ut til at Sæters (2005) beskrivelse av en estetisk venning i byutviklingen i Oslo kan komme til uttrykk hos denne informanten. Sæter mener dette kan innebære at fokuset har gått fra en sosial til en estetisk interesse for byen. Bergsli (2005) støtter seg til Sæters tanker når hun også viser hvordan fokuset på steders fysiske uttrykk selektivt trekkes frem i byutviklingens markedsføringsstrategi for slik å rette seg mot grupper av befolkningen, først og fremst de med høy kulturell og økonomisk kapital (slik denne konsulenten kan sies å representere).

Den foregående informantens fokus på estetisk uttrykk gjenspeiles også i hans syn på hva han assosierer med trikken:

²⁷ Dette er betegnelsen på holdeplasser som oppfyller kriterier for universell utforming. Oslotrikken vektlegger hvordan en slik høy standard både i funksjon og design (lik for alle holdeplassene) anses som svært viktig for Trikkens omdømme.

”Jeg assosierer trikken i Oslo med nedslitt infrastruktur, tilgjengeligheten til trikken er dårlig. Man vil så gjerne men man får det liksom ikke til. Det er store etterslep på vedlikehold, trikkene ruller og går. De er sikre nok, men de er ikke pene nok. De er fulle av rustflekker og de er fulle av reklame. Reklamene henger og slenger litt på dem. De er ikke vaska siden forrige uke, og setter du deg på et sete på trikken, så må du helst se deg for litt for å være sikker på hva du setter deg på. Det er litt sånn som med byen i sin helhet, det er nedslitt. Har vi ikke noen større ambisjoner? Vi må jo pynte litt rundt oss!”

Slik jeg forstår informanten anser han også trikkens estetisk ”nedslitte karakter” som et problem i forhold til å utnytte trikkens markedspotensial. Dersom fysisk og estetisk uttrykk skal kunne ha en direkte konsekvens for bruken av stedet, eller trikken, vil disse aspektene bli avgjørende for eksempel for merkevaren Trikkens omdømme og markedsandel.

En representant for Oslotrikken viser hvilke aspekter selskapet anser som viktige for Trikkens stedsmarkedsføringseffekt:

”Vi er opptatt av å få en sterk identitet på holdeplassene. [At de har] høy kvalitet og er estetisk pene. Det er viktig at de er synlige for Trikkens identitet.”

En informant fra Statens vegvesen viser til hvordan han mener trikkens rullende materiell kan ha betydning for trikkens posisjon i Oslo;

”Innkjøp av de nye vognene (SL95) tror jeg har ødelagt for ”goodwillen” blant folk i hele byen på grunn av støy og vibrasjoner. De burde kjøpt inn vogner folk kunne ha blitt glade i fra første stund. [...] Trikkemateriell tror jeg kan ha ødelagt entusiasmen rundt trikkeløsning til Fornebu. Jeg tror nytt materiell kunne ha hjulpet mye for at Oslo skulle bli en bedre trikkeby. [Ved måling av] skinnedefaktoren kommer tog best ut, men trikk foran T-bane. Kan hende dette endrer seg med de nye T-banevognene? Og oppgraderte stasjoner og slikt.”

Denne informanten viser her til det rullende materiellet (trikkevognene) og dette materiellets tekniske kvaliteter (eller manglende sådan). Jeg mener likevel han ser ut til å vektlegge vognenes estetikk særlig ved å hense på hvordan trikken i hans øyne kan miste ”skinnedefaktor” til T-banen på grunn av T-banens nye vognmateriell og høyere standard på stasjonene. Dersom trikken kun er ett transportmiddel, vil et slikt syn ikke forklare denne effekten, tatt i betraktning at trikken og T-banen i stor grad har ulike transportfunksjoner i Oslo. Denne informanten ser altså ut til å mene at trikkens fysiske uttrykk og design er viktig for dens omdømme.

Mine data både fra dokumenter og intervjuer viser at det ofte refereres til ”skinnefaktoren”. Dette er en effekt som transportforskere har beskrevet:

”[...]egenskaper ved skinnegående transportmidler som gjør at trafikantene under ellers like vilkår, det vil si med samme reisetid, frekvens, pris, gangtid osv., velger skinnegående transport fremfor buss.” (Stangeby og Norheim 1995:90).

Dette er i mine øyne det lengste man går i planmiljøet i retning av å legge ”ikke kvantifiserbare” data til grunn for hvilken plass trikken skal ha i byutviklingsprosjekter. Skinnefaktoren har blant annet blitt trukket frem av informanter som en sannsynlig grunn til at Oslo Sporveier i sin tid, til tross for kost-nytteanalyser som viste at buss var mer transportøkonomisk lønnsomt, valgte å satse på trikk. Likevel er det interessant å registrere at en representant for Samferdselsetaten henviste til skinnefaktoren ved å si at

”I fagmiljøene er det en sånn stående vits om skinneeffekten, som ingen har klart å bevise, men som av en eller annen grunn genererer flere mennesker.”

Kan dette tyde på at også skinnefaktoren og kvalitative data anses som mindre verdifull kunnskap enn andre målbare variabler? Samtidig viser informantene stor variasjon i by- og stedsforståelser når de omtaler byen, området jeg fokuserer på og steder generelt.

5.3 Sted, bevegelse og praksis

Stedsbegrepet aktørene i planmiljøet tar utgangspunkt i, er altså preget av en fysisk-statisk stedsforståelse. At steder anses å være ”uforanderlige”, når de er fysisk bygget, gjenspeiles også i representasjoner knyttet til trikken: Den representerer stedenes historiske stedsidentitet. Nerhagens (2007) studie av Trikkens betydning for Kjelsåsområdet ser også ut til å konkludere med at Trikken betyr det samme i hele byen. Den samme oppfatningen av trikken ga også mine informanter uttrykk for. Nerhagen mener at trikken i Oslo har;

”en folkelig og bred appell, og derfor er det liten grunn til å anta at de planlagte strøgsgatene med trikk vil fungere sosialt ekskluderende.” (Nerhagen 2007:112).

Slik jeg forstår hans studies konklusjon anser han slik ikke trikken for å være et materielt uttrykk for steders sosiale prosessers maktforhold. Jeg mener han i stor grad fokuserer på trikken som et sosialt utjevneende element som i tråd med Cresswells (2006) mobilitetsbegrep

snarere anser trikken som ”bevegelse” enn mobilitet, slik jeg i denne studien videre vil argumentere for at den kan anses som.

Jeg er av den oppfatning at dersom trikken kun representerer ett transportmiddel som binder sammen steder og deler av byen, og betyr det samme over hele byen, vil stedene bli forstått som Cresswells A og B. Cresswell viser her til hvordan transport, eller en reise, anses som en forflyttelse mellom to steder, ofte omtalt som A og B. Alt mellom reisens begynnelse og reisens slutt anses som ”nøytral bevegelse” og uten meningsdannelse, kritiserer Cresswell. Trikken i ”bevegelse”, vil i tråd med Cresswells begreper kun være ett transportmiddel som frakter mennesker mellom lokaliteter, tilsynelatende nøytralt og fritt for meningsdannelse. Hvis man vil undersøke trikken som et materielt uttrykk for meningsdannelse og makt, blir det nødvendig å finne ut hva som skjuler seg *mellom* A og B.

På spørsmål om hva som karakteriserer dette området og Thorvald Meyers gate, vektla samtlige informanter, naturlig nok, at gaten er en viktig gjennomfartsåre som transporterer folk mellom sentrum og nordliggende bydeler. Det ser imidlertid ut til at området i stor grad anses som dette ”mellom” A, forstått som nordliggende bydeler, og B, forstått som sentrum. Noen aktører fokuserer også på hva trikken betyr for området, ved å fokusere på hvordan folk og næring i området ville fått det dårligere uten trikk, men hovedsakelig begrunnet med dårligere kollektivtilbud og at buss ville gjort stedet mindre attraktivt. Men hvordan folk inne på trikken opplever området, og hva området betyr for trikken, ble i liten grad vektlagt. Det kan derfor se ut til at mobilitet, slik Cresswell anvender begrepet som en del av sted, ikke er en del av mine informanters stedsbegrep, snarere tvert imot. Det ser heller ut til at Simonsens (2005b) og Cresswells (2006) bekymring over hvordan mobilitet og sted anses som motsetninger er betegnende for tenkningen rundt trikkens betydning for steder.

Cresswell mener at mobilitet er en sosial konstruksjon, men at den som sted er en nødvendig sådan. ”Det er ikke slik at man kan si når mobilitet ble konstruert og slik avskaffe den. Mobilitet (ev. immobilitet) er en betingelse for vår væren. I tråd med Cresswells mobilitetsbegrep, vil trikken som transportmiddel også være geografisk. Den er en del av steder den går gjennom, dens innhold vil være en arena for makt og meningsdannelse (trikken er urban, et effektivt transportmiddel, som er miljøvennlig, støyende og plasskrevende). Ved å utvide stedsbegrepet til også å innlemme mobilitet mener jeg trikkens betydning bedre kan forstås. Trikken kan ses på som et fysisk uttrykk for mobilitet. Dersom trikkens posisjon i ulike ”strøgsgater” viser seg å være svært ulik (for eksempel når det gjelder Thorvald Meyers gate og Bogstadveien), mener jeg dette tyder på at trikken i aller høyeste grad bør ses i nær relasjon til stedenes ”legitime innbyggere” og deres interesser, slik Bourdieu (1996) peker på

når det gjelder representasjon. Det kan se ut til at stedenes sosiale prosesser får stor betydning for trikkens plass (prioritet i gaten) og slik symbolsk makt de ulike stedene. Trikken vil gjennom en stedsforståelse som anser steder som sosiale konstruksjoner, også kunne anses som en del av stedet, mens den er i bevegelse, og ikke bare være stedskonstruerende ved holdeplassene, slik aktørene i plankoalisjonen i dag ser ut til å mene. Vektleggingen av holdeplasser som stedsskapende handler mye om estetikk og design, funksjon og stedsnavn (som av noen forstås som synonymt med stedsidentitet). Jeg mener derfor at trikkens betydning for steder forstått som fysisk infrastruktur og holdeplasser representerer et statisk stedsbegrep som står i fare for å overse mobilitetens stedlighet. Ved å fokusere på trikkens holdeplass som en del av stedet, mens trikken i bevegelse står i motsetning til stedet, fanger man ikke opp det Cresswell kaller mobilitet. Dette kan imidlertid være selve kjernen for å forstå hvilken rolle trikken har på de ulike stedene den er en del av. Først når man innlemmer trikken forstått som mobilitet, vil man kunne overskride dikotomien sted/mobilitet. Ved å anse trikken som stedets mobile element (men del av stedet) vil trikkens symbolske og meningsbærende aspekt bli tydeligere. Ved å anse trikken som en materialisering av meningsdannelse og makt, vil de sosiale prosessene som konstruerer stedene og trikkens betydning bli tydeligere.

Den mye omtalte skinnefaktoren er et eksempel på dette. Skinnefaktoren har blitt dokumentert, men man har ikke klart å fange opp *hvorfor* folk velger skinnegående transportmidler fremfor buss. Vegdirektoratet (2007) viser til samvalg-undersøkelser, av hvilke transportmidler folk foretrekker, i Oslo, som viser at trikk har høyere skinnefaktor enn T-bane. Dette mener de er overraskende, men at det kan ha sammenheng med; ”hvordan setene er plassert og hvor tett passasjerene må stå på T-banen.”(Vegdirektoratet 2007:100). Dette mener jeg bygger på at skinnefaktoren defineres som ”egenskaper ved *transportmidlet*”, som tidligere vist. Denne definisjonen skiller transportmidlet fra omgivelsene rundt, og opererer med transport som ”bevegelse” snarere enn ”mobilitet”. Dersom trikken forstås som mobilitet, i tråd med Cresswell (2006), mener jeg at man kan forklare skinnefaktoren med at trikken ”er en *del* av stedet/byen” mens T-banen ikke er det, fordi den går under bakken gjennom sentrumsområdet. Dersom ”urbane verdier” anses å ha en positiv valør, mener jeg det er nærliggende å tenke seg at folk som velger trikken også anser å være på trikken som å være *i* byen, ikke bare ”mellom” A og B (slik en T-banereise gjennom tunneler kan oppleves). I denne sammenhengen mener jeg imidlertid at årsaken til at folk velger trikk, må forstås som kontekstavhengig. Jeg mener urbanitetsdiskursen, som jeg tidligere har vært inne på, ser ut til å få betydning for denne preferansen. Ved at urbanitet tilsynelatende har fått en stadig mer

positiv valør, i tråd med getrifiseringsprosesser og revitaliseringsprosesser, ser det ut til at det postmoderne bylandskapets symbolikk spiller en sentral rolle. Ved å reise med trikk blir man visuelt og sansbart eksponert for byens ”kvaliteter”, vel og merke et selektivt utvalg av disse. Informantene vektla at trikketraseer hovedsakelig går i ”attraktive” gater i Oslo. Dette mener jeg derfor kan styrke teorien om at trikkens høyere skinnefaktor en T-banen kan ha med de visuelle og sansbare bykvalitetenes tiltrekningskraft i tråd med urbanitetsdiskursen Dokk Holm (2007) tar utgangspunkt i. Dersom trikkens høye skinnefaktor sammenliknet med T-banens kan forklares med transportmidlets ”mobilitet”, vil jeg bemerke at jeg ikke mener det er egenskaper ved *trikken* jeg anser som avgjørende for folks transportmiddelvalg. Det er hvordan trikken, dens symbolikk og omdømme i et relasjonelt forhold til konteksten (stedsrepresentasjoner og urbanitetsdiskurs) som i så fall får betydning.

I tilfellet til trikken, og i mitt case Grünerløkka, vil jeg derfor hevde at områdets attraktivitet også kan dreie seg om trikken, dersom den kan sies å være en del av stedet. Trikken og trikkepassasjerene vil i en slik forståelse være fysisk og mentalt involvert i stedet, og omvendt, ved å være en del av stedets mobilitet. Stedet vil oppleves (med trikk) og bli opplevd (fra trikken), og denne opplevelsen vil være meningsdannende på linje med hvordan steder oppleves og formes av mennesker som går, står eller på sitter i byrommet. Som Cresswell (2006) uttrykker det, hva skulle være mindre geografisk ved å være i bevegelse enn ved å være i ro?

Byen og trikken forstått som ”rytmer”

Trikken er i høyeste grad materiell. Den er fysisk og forankret i byens gater. Samtidig mener jeg, som vist i den foregående diskusjonen at trikken også bør forstås som et meningsbærende element, som på linje med steder er et materielt uttrykk for stedsproduserende prosesser og makt. Jeg vil i det følgende imidlertid diskutere hvordan trikken også gjennom Lefebvre og Simonsens rytmeanalyse kan forstås som stedsproduserende ved at trikken representerer dialektikken i forholdet mellom sosial praksis, kropp og materialitet. Simonsen mener Lefebvres rytmeanalyse er fruktbar for å fange opp byrommets og bylivets mangfoldighet slik:

”Fortellingen om byen og bylivet blir ikke en ensrettet historie om enten mobilitet og hastighet eller bosted og fikserthet, men en historie om lokalitet hvor mangfold tidlighet og romlighet kolliderer.” (Simonsen 2005a:46, egen oversettelse).

Simonsen mener en slik tilnærming er fruktbar for å fange opp ulike rytters sameksistens, og hvordan rytmer er en del av lokaliteters endringer over tid, samtidig som de tar høyde for dagliglivets rutinemessige rytmer. Hvordan trikken påvirker menneskers hverdagslivs rytmer og sosiale praksiser, har å gjøre med hvordan trikken blir stedsproduserende, som et uttrykk for byens endringer over tid og for makt og meningsdannelse. Kroppens involvering i den ytre verden ligger til grunn for en slik tanke. Jeg tar derfor utgangspunkt i at trikken kan forstås på den ene siden som "den ytre verden" det vil si fysisk rom og del av byen. På den andre siden også en form for "kroppslig involvering" det vil si å ta trikken og trikkens involvering i byrommet. Både trikken forstått materielt og meningsbærende, og folks kropper det vil si fysisk og mentalt, mener jeg i denne sammenhengen må forstås som situasjoner, heller enn posisjoner slik Simonsen (2005a) vektlegger. Jeg vil i det følgende belyse hvordan mine informanter omtalte sine forestillinger om trikken gjennom persepsjon og som en del av byens daglige rytmer.

Alle informantene beskrev hvordan de kroppslig erfarer trikken ved den bevegelse. Den "rusler og går", "kommer som en ål inn". Hvordan den høres: "bråker fælt", "hviner i svingene", og lukter: "trikken lukter ikke" til forskjell fra buss, hvordan den synes: "den er en del av det visuelle gatebildet", "dens skinner gjør den svært synlig". Informanter viste også til hvordan skinnefaktoren kan ha med en kvalitativt annen reiseopplevelse å gjøre sammenliknet med for eksempel buss: "du blir ikke slengt slik frem og tilbake som på buss", "man kan sitte med bena i kors. Det er skinnefaktor for meg", "man kan lese på trikken", "det er mange mennesker der, det er hyggelig", "man er på en måte en del av gatelivet i motsetning til T-banen". Alle informantene viste på ulike vis hvordan trikkens sansbarhet påvirker deres oppfatning av hva trikken er. Lefebvre og Simonsen (i Simonsen 2005a) vektlegger kroppens situasjon og dens betydning for vår kunnskap om verden. Hvordan vi erfarer våre omgivelser, og forholdet oss til mangfold og ulikhet, får betydning for våre sosiale praksiser i det materielle rom. Informantenes syn på forholdet mellom trikken og fotgjengere illustrerer dette. Mens noen av aktørene vektla at trikken er spesielt godt egnet til å dele trasé med fotgjengere, mente andre at denne kombinasjonen kan være en sikkerhetsrisiko og derfor ikke er ønskelig. De ulike synene bygger slik på ulike forestillinger om forholdet mellom kroppslig praksis og materielt rom.

Harvey (1993) beskriver gjennom sitt eksempel fra sin hjemby, Baltimore, hvordan steder formes av våre ønsker, behov, lyster og redsler. Han poengterer at våre forestillinger om verden påvirker våre sosiale praksiser, og derigjennom hvordan materielt rom produseres. Dialektikken mellom våre sosiale praksiser, kropper og omgivelser, er dermed med på å

forme steder. Steder er igjen strukturerende for våre sosiale praksiser og forestillinger om verden. Dialektikken i denne prosessen mener Harvey er sentral for å kunne forstå hvordan steder produseres. Informantene vektlegger i stor grad steders fysiske omgivelser, og de ser i stor grad ut til å anse materielt rom som strukturerende for våre hverdagsliv. Dette kommer til syne når det gjelder oppfatningen av hvordan en gate, eller et område, oppleves som mer eller mindre attraktivt avhengig av gatens transporttilbud. Det kan også se ut til at steders fysiske og estetiske uttrykk anses som svært avgjørende for hvordan vi opplever byrommene og for vår ”kroppslige involvering”. Informantene ga også inntrykk av at det er slike tanker som ligger til grunn for hvordan plankoalisjonen utformer planforslag og konkrete løsninger. Som belyst tidligere, ser imidlertid deres fysiske stedsforståelse med fokus på fysisk form og estetikk, ut til å dreie seg om hvordan materielt rom påvirker vår bruk og opplevelse av byrom. Noen viste også til at ”folk skaper folk”, og at hvordan byrom brukes kan påvirke hvordan vi opplever dem. Jeg fikk imidlertid inntrykk av at informantene ikke anser sin rolle som fysisk planleggere som betydningsfull for den mentale og kognitive dannelsen byrommene skaper. Mitt inntrykk var heller at informantene anså dette som ”sosiale mekanismer”, som ikke den fysiske planleggingen berører i noen særlig grad.

Informantene ga uttrykk for ulike forestillinger om hva en ”god” by og ”gode” byrom er. Mens noen vektla fravær av støy, og åpne rom med ”lys og luft” og oversiktighet, vektla andre mylder, funksjonsblanding, høy folketetthet, kø og nærhet til ulikhet. Disse ulike byrepresentasjonene illustrerer hvordan det samme byrommet vil erfares ulikt avhengig av våre mentale forestillinger og byidealer. Lefebvre (1975) mener at byen symboliserer et menneskes væren og bevissthet. Det er her han mener overgangen mellom det individuelle og det kollektive nivået reflekteres. Denne tanken bygger på at sanslighet og bevissthet er avgjørende for menneskelig dannelse. Hvordan byen oppleves blir derfor avgjørende for vår kunnskap om verden. Også Sennett (1996) og Simmel (1950) vektlegger hvordan byen og byrom representerer noe kvalitativt annet enn for eksempel ”landsbyen”. Simmel vektlegger at byens fysiske forutsetning, med et begrenset territorium, er unikt ved at det må ta høyde for en svært høy tetthet av mennesker og ulikhet, med begrenset mulighet for å utvide territoriet dette skal romme. Disse forestillingene om byen vektlegger, slik Lefebvre også viser til, hvordan bykonteksten er avgjørende for menneskelig bevissthet og dannelse. Det er selve ”nerveintensiteten” som Simmel betegner det, og nødvendigheten av nærvær av mangfold og motstridende interesser som får stor betydning for våre mentale opplevelser og erfaringer om byen. Sennett poengterer også hvordan byrommet kjennetegnes av friksjon, det å støte borti hverandre på fortauet, og vektlegger derfor rommets fysiske organisering. Han mener dette får

betydning for vår kognitive dannelse, og mener byen grunnleggende sett kjennetegnes av uoversiktighet og uforutsigbarhet.

Trikken kan i denne sammenhengen i likhet med byen representere et svært begrenset rom, med høy tetthet av ulike mennesker. Slik kan trikken som kollektivtransportmiddel bygge opp under særlige bykvaliteter, som står i kontrast til for eksempel personbilen. Med utgangspunkt i Lefebvre, Sennett og Simmels fokus på hvordan kroppslig erfaring og fysisk involvering i omverden får betydning for vår menneskelige dannelse og sosiale praksis, vil jeg argumentere for at liknende prosesser kan gjelde for trikken. Den vil da forstås som en del av byen, hvor tilsvarende prosesser finner sted på ”mikronivå”. Det å ta trikken, og det at trikken går gjennom byrom, vil i en slik forståelse gjøre noe med hvordan vi forstår byen, byrommene og det kollektive nivået ved bylivet. Ved å dele (begrenset) plass med ukjente og ulike mennesker vil man i følge Sennett utvikle en sensitivitet for hverandre, hvilket han mener er nødvendig for å håndtere byenes forskjellighet. Ved en slik kroppslig erfart nærhet, friksjon og ulikhet vil man ikke kunne ignorere hverandre og hverandres hverdag, fordi den også berører vår egen.

Trikken kan etter mitt syn se ut til å representere noe ”bymessig” som påvirker vår bevissthet, kunnskap om verden, våre hverdagspraksiser og slik hvordan våre kropper involveres i omverden. Til sammenlikning vil bilisten erfare andre aspekter ved omverden enn trikkepassasjerer. Personbilen vil, i tråd med Lefebvres tanker, representere det individuelle, til forskjell fra det kollektive han mener preger byen?

Jane Jacobs fokuserer også på hvordan byrommets fysiske organisering og struktur påvirker bylivet. Hun mener også at byrom karakteriseres av uoversiktighet, mangfold, friksjon og konflikt. I strøgsgateprosjektet Oslotrikken lanserte i 2006, var målet å gå fra blandet trafikk, slik det er i dag, til å fjerne biltrafikken og anlegge gågate som kun trafikkeres av trikk. Representanter for Oslotrikken vektlegger at en slik ”opprydding” i gatebildet vil føre til at de også ”gir folket til byen”, det vil si at flere mennesker vil bruke byrommet. Som belyst over mener jeg dette kan forstås som en grunnleggende ”bykvalitet” Oslotrikken gjennom dette konseptet mener å tilføre området. Andre informanter mente imidlertid ikke at fjerning av biltrafikk vil føre til en mer positiv opplevelse av byrommet. De fokuserer på at det er uheldig å separere biltrafikken fra gaten, og at en begrensning til trikk og fotgjengere kan føre til at gaten oppleves som mindre levende og ”urban”. I tråd med Jacobs og de foregående teoretikernes syn på hva som kjennetegner byen og bylivet, fokuserer også disse informantene på verdien av mangfold, friksjon og uoversiktighet i byrommene. De ser ut til å mene at gaten må kunne romme flere ulike elementer og at friksjon, for eksempel noe

forsinkelse, og kødannelse er naturlige deler av bylivet og må aksepteres. Simmel mener at et godt byrom ikke nødvendigvis kjennetegnes av harmoni, men at menneskene som bruker rommene utvikler en mental evne til å håndtere motsetninger og løse konflikter, heller en at de ikke eksisterer.

Et av argumentene for å anlegge Thorvald Meyers gate som gågate med trikk, er å bedre trikkens fremkommelighet. Denne planen var slik tenkt som en del av en større plan om å oppnå økt andel ”egen trasé” i Oslo. Representanter for Oslotrikken uttrykker også et syn på gode byrom som vektlegger oversiktighet, fritt for hindre slik som feilparkerte biler, og med god plass til fotgjengere. Kan dette i så fall bety en utvikling i retning av et mindre ”urbant” byrom? I tråd med byteoretikernes syn på hva som kjennetegner byen, og hvordan bylivet påvirker menneskelig dannelse og sosial praksis, vil en slik utvikling stå i fare for å tilrettelegge for harmoniske byrom som i større grad eliminerer konflikter, heller enn å løse dem. Hvorvidt å reise med trikken kan sies å tilføre en større grad av urbane ferdigheter enn privatbilbruk gjør, vil derfor kunne diskuteres avhengig av teoretisk fokus. Dersom Thorvald Meyers gate per i dag preges av stor grad av konfliktløsning mellom de ulike brukergruppene, kan man si at privatbilistene her også involveres i friksjon i byrommet og eksponeres for bylivets ”nerveintensitet”. De kjemper om plassen med andre brukere.

Jacobs vektlegger viktigheten av mangfoldige og uforutsigbare byrom. Hun mener en øde handlegate er et like stort problem for byplanleggeren som en gate preget av trafikkaos.



Figur 7 En folketom Wessels plass. Plassen ble oppgradert i forbindelse med hovedstadsaksjonen i 2005. Kilde: Oslo Sporvognsdrift, 2006.

Hvorvidt strøksgateprosjektet i praksis ville føre til enten Jacobs fryktede øde og funksjonsseparerte byrom, eller snarere tilføre området mangfold og friksjon, kan jeg ikke på grunnlag av mine data påstå. Jeg vil likevel argumentere for at trikkesystemets egenskaper som et bytransportmiddel med høy kapasitet, med sin offentlige tilgjengelighet og sin visuelle og sansbare tilstedeværelse i byrommet, representerer mange av de foregående teoretikers idé om det bymessige. Den representerer samtidig en del av byens rytmer og folks hverdagsrytmer. Den både tilrettelegger for sosial praksis, former rommet og får betydning for vår oppfatning av verden. Den påvirker menneskers kognitive og mentale dannelse og håndtering av ulikhet og uforutsigbarhet.

5.4 Hva betyr trikken?

Mange av de europeiske byene som i senere år har satset sterkt på trikkeutvikling, fokuserer slik på hvordan trikken fungerer som en viktig del av en byutviklingsstrategi som fokuserer på stedsmarkedsføring. Byens "identitet" og egenart blir viktige elementer som aktivt brukes for å markedsføre byene. Dette representeres i stor grad gjennom trikkesystemet og representerer modernitet, effektivitet, bærekraftig byutvikling, miljø, lokale kulturelle dimensjoner osv. Samtidig har de franske trikkebyene en annen finansieringsordning enn i Norge som bygger opp under økt trikkesatsing.²⁸ I Strasbourg og Lyon bygges trikkesystemene ut med det hovedargument å gi byen og dens steder et nytt image, en egenart som skiller dem fra andre steder. Trikkens symbolske verdi kan i en slik sammenheng anses som varen som selges og konsumeres løsrevet fra trikken som transportmiddel.²⁹ Dette er etter mitt syn i tråd med teorier jeg presenterte i kapittel 2, om hvordan byers byutvikling i stor grad er preget av diskursiv planlegging hvor stedsmarkedsføring står i fokus. Også Oslo trikkens vektlegging av at merkevaren Trikken må bli en større del av Oslos sjel, fokuserer på trikken som et meningsbærende element i stedsproduserende prosesser. Dette er helt klart inspirert av europeiske byers byutviklingsstrategi.

Representant for ledelsen i Oslo trikken påpeker hvordan de ble inspirert av hvordan trikkselskaper i andre byer fungerte som merkevarer. I strategiplanene ble det derfor i stor grad fokusert på hvordan trikken også inngår i en større sammenheng. De begynte å være mer

²⁸ I Frankrike kreves en spesiell bedriftsskatt (av alle bedrifter med over 9 ansatte, etablert i sentrum) øremerket skinnegående / miljøvennlig transport i sentrumsområder. I 2000 kom hele 41% av trikkefinansieringen fra denne bedriftsskatten (Aas 2005).

²⁹ Blant andre Lash & Urry skriver om hvordan byers "symbolske økonomi" påvirker byutviklingen. De mener byers økonomi i dag i stor grad handler om konsum av symboler (på linje med konsum av varer) men hvor produktet / varen som konsumeres ikke nødvendigvis står i fokus, snarere dennes symbolske verdi.

bevisst Trikkens image, effekten Trikken har på omgivelsene, og omgivelsene på Trikken. Oslotrikken mener i likhet med Dokk Holm (2007) at trikken er et spesielt godt egnet element i en positiv byutvikling. I denne sammenheng er det selvsagt trikkens transportmessige kapasitet som er viktig, men også den konsekvensen trikken har for byrommet og byen generelt, når det gjelder å prioritere arealer i byen for trikk. Det vil si på bekostning av noe annet. Bourdieu (1996) skriver om betydningen av den symbolske makt. Han mener at den symbolske makten avhenger av *hvordan* byrommet opptas. Dersom trikken får oppta en ”attraktiv” gate, vil det være på bekostning av noe annet. I tråd med dette mener jeg trikken slik vil vinne symbolsk makt over de elementene som ikke får oppta denne plassen, for eksempel bilen. Kampen om retten til gaten og byrommet kan derfor bli viktig i forhold til trikkens status og symbolske makt i byutviklingen. Pr i dag kjører trikken stort sett i blandet trafikk i Oslos sentrumsnære områder. Det er derfor først og fremst fremkommelighetstiltak slik som driftsmessige fordeler som står i fokus i planprosessene hvor trikken inngår. Jeg mener derfor strøggateprosjektet på Grünerløkka representerer en annen dimensjon for trikken. Dens posisjon og legitimitet avhenger av dens symbolske makt, som kan bli større gjennom å vinne plass i byrommet på bekostning av bilen.

Merkevaren Trikken, nostalgi eller moderne?

Oslotrikken har i de senere år som vist fokusert på Trikkens omdømme og hvordan det bør utnyttes for å få en tyngre posisjon i ”byen”. De ser ut til å mene at dersom Trikken blir ansett som en del av Oslos sjel, vil de også få større prioritet i byens gater. Spørsmålet blir hvordan Trikken skal bli en større del av Oslos sjel? Merkevaren Trikken må i så måte representere verdier som gjenspeiler byens sjel! Så kan man spørre seg hva det er.

Mange av informantene viste til hvordan de anser trikken som en viktig del av Oslos identitet, med dens historiske forankring i byen. De mente også at protester mot nedleggingsplaner av trikkelinjer indikerer at trikken representerer noe varig og til dels uforanderlig som for eksempel i forhold til bussen. Representanter for Oslotrikken vektla hvordan de assosierer trikken med noe bestandig og varig, men samtidig noe miljøvennlig og moderne:

”Jeg ser på trikken som en del av bysjelen, byidentiteten og byhistorien. Den er del av et langt historisk perspektiv, samtidig som den er usannsynlig fremtidsrettet på grunn av at den er et miljøvennlig transportmiddel.”

Informantene mener at trikkens historiske forankring i byen og dens varige infrastruktur gjør trikken til en viktig del av byens historie. Representanten for Ruter poengterte at; en busslinje vet man aldri om kommer til å bli eller om den endres. Hun påpekte at en busslinje i teorien kan endres i løpet av tre måneder, som er tiden det tar å trykke nye rutetabeller. Trikkens infrastruktur gjør den langt vanskeligere å endre på og derfor mer ”bestandig” enn bussen.

Representanten for Statens vegvesen viste til trikkens historiske forankring og nostalgiske symbolikk ved å illustrere hvordan trikkelinjen over Briskeby i 2002 på grunn av dårlig passasjergrunnlag ble foreslått nedlagt, men at lokalbefolkningen satte seg imot planene. Informanten mente eksemplet viser hvordan trikken er en ting som ”helst ikke skal forandres på”. I eksemplet fra Briskeby har trikken ikke bare et transportmiddel, men også et symbol på stedsidentitet, nostalgi og historisk forankring. Oslo Sporveier var den gang lite taktisk i måten de lanserte forslaget om nedleggelse:

”Jeg synes jo Sporveien den gangen var utaktiske som foreslo å nedlegge den uten å komme med noe alternativ. Hadde de for eksempel sagt at de ville bevare den linja (traseen), for ettertiden, og kjøre veterantrikk hver time i sommermånedene for eksempel, for å på en måte ivareta det historiske aspektet. Da ville det kanskje vært lettere og fått til en sånn omlegging.”

Trikken ser i denne sammenhengen ut til å kunne forstås hovedsakelig som et symbol på en tid og et sted som en gang var, heller enn å representere stedets aktuelle transportbehov og derfor et ønske om å beholde trikken i området. I så fall er det nærliggende å tenke at trikken på Briskeby fungerer som ”tegnet” som representerer ”virkeligheten”, og vil kunne sies å være et eksempel på Baudrillards (i Soya 2000) hyperrealitet, hvor trikken nå fungerer som et symbol på en tapt livsform, heller en et symbol på et effektivt transportmiddel. Også andre informanter forbandt trikken med nostalgi, og flere viste til Briskeby i den sammenheng. Både den foregående informanten fra Statens vegvesen og en av konsulentene mente trikken på Briskeby assosieres med nostalgi. Begge viste til at Jan Erik Vold med sine trikkedikt kan ha en betydning:

[...] – og jeg

spør: Hvorfor elsker vi trikken? Kvifor har vi han med oss

heile heile

tida? Fordi den er

vår barndoms dyr. Fordi den holder

eksosen i sjakk. Fordi

den sier fra
hvor den skal. Fordi den betyr solidaritet. Fordi den minner oss om
våre vilkår: et fornuftig
og sårbart
vesen, i en ufornuftig
tid. Et historisk dyr, i en historiesvak
tid. Noen sier: Uten trikken
hadde Oslo gått opp i liminga! Noen hveser: Hva skulle
Theresesgate blitt
Uten
Trikk? Noen hvisker: trikken er et øye
Som går på skinner. Noen nynner
I junikvelden:
Trikken er grønn i regnvær
Og brun i vintervær
Og blå i sommervær.
Så kan den ikke mer.
(”Trikken er et øye som går på skinner” 1994 Jan Erik Vold)

Den rådgivende konsulent oppsummerte:

”[På Briskeby] er det nostalgi, Jan Erik Vold. Trikkeskinner og her har trikken alltid vært, her bør den være, men ikke gjør noe med den. Den skal være til pynt der.”

Denne rådgivende konsulent mente også at Briskebytrikken kan representere ”et underbruk av merkevaren Trikken”. Slik jeg forstår ham mener han derfor at Briskebytrikken, og dens symbolikk, påvirker hvordan merkevaren Trikken symboliserer nostalgi.

Noen av informantene assosierer også trikken imidlertid med noe moderne. Både representanter for Oslo trikken og en rådgivende konsulent uttrykte at de på den ene siden ser på trikken som gammeldags, ved sin historiske forankring og sin gamle teknologi. Samtidig viser de også til hvordan trikken kan fungere som en moderne ”byutviklingsmotor”, slik den europeiske trikkesatsingen anses å være. Moderniteten, som knyttes til trikketeknologien, ser ut til å handle mye om dens transportmessige overlegne kapasitet i forhold til andre transportformer på gateplan, og dens gunstige effekt på lokalmiljøet, som redusert lokal forurensing og mindre støy. En representant for ledelsen i Oslo trikken påpekte også hvordan trikken kanskje ikke *ser* så moderne ut, men at den *er* det ved sin transportkapasitet,

miljøvennlighet og sitt potensial som en moderne ”byutviklingsmotor”. Den ene rådgivende konsulenten viste også til hvordan han mente at mens trikken på Briskeby symboliserer nostalgi, er ikke trikken på Grünerløkka hengt opp i dette. Han mener potensialet til å gjøre noe med trikken der er større og at; ”mulighetene for å få til et slikt moderne trikkekonsept der [er gode]”.

Representanten for Oslotrikkens ledelse uttrykte også at hun var spent på å se hvordan den økende miljøbevisstheten i befolkningen generelt vil endre folks oppfatning av Trikken. Hun viste til fjorårets Nobelprisvinner (Al Gore og FNs klimapanel) og hvordan hun mente å se en generell holdningsendring bare i løpet av det siste halvdel av 2007. Også representanten for Plan- og bygningsetaten viste til det siste halvårs økende miljøbevissthet som en ”stemningsbølge” han mener kan få påvirkning på hvordan folk ser på trikken i Oslo. Representanten for Oslotrikken mente trikken symboliserer miljøvennlighet. Slike holdningsstrømninger kan påvirke Trikkens omdømme og oppslutning. Også en representant for Samferdselsetaten mente Bjørvika vil få et mer miljøvennlig omdømme ved at trikken legges dit. Han mener dette symboliserer at området satser på miljøvennlige løsninger. Representanten for Plan- og bygningsetaten mente forøvrig at trikken kan være ”pro” for å endre folks transportmiddelvalg, det vil si å kjøre mindre bil. Dersom dette stemmer, vil trikken i Bjørvika både signalisere miljøvennlighet, samtidig som den vil kunne bidra til at områdets transportbehov i stor grad betjenes av kollektivtransport. Også en av konsulentene mente trikkens omdømme er i endring:

”[Trikken] forbindes med nostalgi, men nå begynner den å gå over i et syn på at den bidrar med transportarbeide og er miljøvennlig, i hvert fall globalt sett.”

Trikken kan altså se ut til å symbolisere både nostalgi og modernitet ifølge mine informanter. Det kan også se ut til at noen av informantene mener Trikkens omdømme er i endring og viser til generelle verdimeslige holdningsendringer de mener å se i befolkningen. Dette kan belyse hvordan også Trikkens representasjoner forhandles over, og slik kan forstås som en sosial konstruksjon. Det alle vektlegger er at trikken symboliserer noe urbant; et byelement eller byikon, slik flere betegnet den. Dens urbanitet trekkes gjerne frem som noe som skiller trikken fra bussen. En av informantene mente også at fordi trikkesystemer er dyrt, representerer den noe urbant. Den trenger et veldig godt kundegrunnlag for å kunne driftes poengterte han. Hvordan lokalbefolkningen som engasjerte seg for å få tilbake trikkelinjen på Kjelsås mellom 2002 og 2004, mente området deres fikk en annen (og dårligere) karakter uten

trikken, kan illustrere dette. I følge Nerhagen (2007) viste hans informanter fra Kjelsås til hvordan området deres uten trikk men med buss ble mindre "urbant".³⁰ Trikken forbinder området med sentrum og gjør at dets omdømme bærer preg av større grad av sentralitet ifølge informantene. Merkevaren Trikken ser slik ut til å symbolisere verdier som miljøvennlighet, urbanitet, transporteffektivitet, men også både nostalgi og modernitet. Betyr da trikken ulike ting ulike steder?

"Trikken betyr det samme i hele byen"

På mitt spørsmål om hvorvidt trikken symboliserer eller betyr ulike ting ulike steder i byen, var det overraskende mange av informantene som mente at trikken betyr det samme i hele byen. "Nei det er Oslotrikken uansett", som en av informantene oppsummerte trikkens symbolske verdi. Representantene for Statens vegvesen og en rådgivende konsulent viste imidlertid til en mulig sterkere nostalgisymbolikk i forbindelse med Briskebytrikken. Ut over det mente alle informantene at trikken har to ulike funksjoner, henholdsvis som forstadsbane på egen trasé i byens ytterkanter og bytrikk i indre by. Men hva Trikken symboliserer mente de altså var én ting; "Oslotrikken". Ingen ga uttrykk for at trikken vil bety ulike ting avhengig av *stedet* den inngår i. Informantene viste også gjennomgående til motviljen mot endring generelt, og at trikken er et gode for et område, men at folk vil ha den i "sidegaten". Dette ga de uttrykk for at gjelder for hele byen.

Trikkens stedsmarkedsføringseffekt derimot, var informantene i stor grad enige om at var ulik fra sted til sted. Mens den anses som liten for etablerte byområder, anses den som stor for nye utviklingsområder. Dette ser ut til å begrunnes med den samme stedsforståelsen jeg viste til tidligere i kapittelet, hvor stedene er forstått som statiske enheter som etter de er bygget ikke endres dersom man ikke bygger/river bygningsmasse/gateløp. Dersom trikken imidlertid kommer *før* stedet bygges, slik som i Bjørvika, ser informantene ut til å anta at trikken kan ha en slik sterk stedsmarkedsføringseffekt. Det er imidlertid verd å merke at denne ulikheten ble forklart med at etablerte steder er mindre åpne for endringer, mens nye utviklingsområder slik fungerer helt annerledes.

Som nevnt har imidlertid Oslotrikken en klar oppfatning av at trikkens posisjon (og påvirkningskraft i byutviklingen) er klart størst i Thorvald Meyers gate. Selv om gaten per definisjon er en gjennomfartsgate, mener de trikkens tyngde der er klart større enn bilens.

³⁰ Nerhagens masteroppgave "Veien til byen" studerte hvordan lokalbefolkningen på Kjelsås mente områdets omdømme ble endret da trikken i området ble nedlagt.

Gaten har lav bilandel og trikken kjører tre linjer gjennom gaten.³¹ En representant for Oslotrikken poengterte at trikken årlig frakter ca 1 million mennesker gjennom gaten. Det er i hovedsak av denne grunn Oslotrikken anser denne gaten som den best egnede for pilotprosjektet for konseptet gågate med trikk. I intervjuene gir representantene for Oslotrikken også uttrykk for at de har en formening om at også handelsstanden i området er mer positive der enn i andre deler av byen. Det er imidlertid trafikkandelen selskapet fokuserer på som argument for hvorfor gaten egner seg for strøksgateprosjektet (meddelt 04.02.08). Også en informant fra et rådgivende konsulentfirma vektla at Thorvald Meyers gate er stedet i byen hvor det er størst potensial for å utvikle en moderne trikkeløsning forstått som gågate med trikk og begrunnet dette med områdets karakter (gentrifisert), og viste til at; ”kanskje folk tenker litt mer moderne der”.

Trikkens posisjon er ifølge Oslotrikken ulik på ulike steder i byen, noe som vanligvis begrunnes med antall linjer, avganger og transportandel. Noen søk i nyhetsarkivene til Oslotrikken viser imidlertid at trikken også har ulike plass i lokalmiljøenes arrangementer. Begge strøksgatene (Bogstadveien og Thorvald Meyers gate) arrangerte i løpet av sommermånedene i 2005 markedsdager. Mens gaten i Bogstadveien ble stengt for all trafikk (også trikken) i markedsdagene, stengte Thorvald Meyers gate kun for biltrafikk, men lot gaten være åpen for trikk, i tillegg til myke trafikkanter (Oslo Sporvognsdrift 2005). I Grünerløkkas markedsdager deltok også Oslotrikken ved at utsendte medarbeidere organiserte lykkehjul på holdeplassen med premier som gratis trikkebilletter og t-skjorter. Denne ulike behandlingen av trikkens tilstedeværelse i de to strøksgatenes markedsdager er i mine øyne interessant. Gatenes markedsdager promoterer områdets handel og næring og vektlegger slik å tilby publikum områdets tilbud også ute i byrommet. Dette kan tyde på at de ulike stedenes arrangører i ulik grad ser på trikken som en del av stedet og stedsidentiteten. Det kan se ut til at også trikkens formening om at trikken står sterkere på Grünerløkka enn i Bogstadveien derfor kan ha å gjøre med symbolske verdier, så vel som den trafikale tyngden i forhold til bilen. Oslotrikken har også i Bogstadveien hatt ønske om å opprettholde vanlig trafikk i markedsdagene, men handelsstanden har ikke ønsket dette. Oslotrikken opplyser også at denne ulike praksisen i de to strøksgatene gjentas ved markedsdager hvert år.

Trikkens ”betydning” for Bogstadveien ser ikke ut til å kunne sammenliknes med Thorvald Meyers gate dersom disse ulikhetene legges til grunn. Trikken kan slik ses på som en diskurs som i Thorvald Meyers gate representerer områdets karakter, mens den i

³¹ I 2005 hadde gaten ÅDT-tall 2000 (gjennomsnittlig antall biler pr. døgn/år) ifølge Prosamrapport 141. Til sammenlikning var ÅDT-tallet for Bogstadveien i samme rapport 8000.

Bogstadveien er en motdiskurs til dette og dermed ikke innehar den samme symbolske makt pga at den i mindre grad ”opptar” plassen på legitim måte i forhold til ”områdets legitime innvånere” (lokalt næringsliv og beboere) (Bordieu 1996).

Det sterke fokuset på transportmiddelet trikkens rent transportmessige funksjon og kapasitet i beslutningsprosessene er iøynefallende. Mitt inntrykk er som tidligere vist at skinnedefaktoren er det lengste man strekker seg i plankoalisjonen hva angår variabler som tas i betraktning utover de tradisjonelle kost-nytte faktorene. Kan det hende at Oslotrikkens valg av Thorvald Meyers gate til pilotprosjektet for strøksgateprosjektet ”gågate med trikk” derfor ikke fikk gjennomslag? Hvis Oslotrikkens inspirert av den franske modellen vektlegger trikkens kulturelle verdi, og noe som representerer byens byutviklingsstrategi og på mange måter byens utstillingsvindu, er det nærliggende å tenke seg at Thorvald Meyers gate også i en slik sammenheng ville passe godt inn. Grünerløkka og Thorvald Meyers gate anses som det ”hippe” området, der det er ”riktig” å *være*, i den forstand at man konsumerer ikke bare varer, slik en informant viste er endret, men symboler og livsstil. Representanter fra samferdselsetaten hadde også en forestilling om at dette området samsvarer med byplanleggeres idé om gode byrom, og at området kan fungere som et godt eksempel for hvordan andre byutviklingsprosjekter tar form.³²

Oslotrikken bruker per i dag ordet ”myldregater” i større grad enn ”strøksgater”. Det vil si at man vektlegger trikkens evne til å forholde seg til ”mylderet” og også hvordan trikken både symbolsk og funksjonelt kan være en naturlig del av mylderet jf den franske modellen. Dette er markedsdagene i Thorvald Meyers gate et eksempel på, som selskapet mener viser at trikken ikke utgjør noen fare for myke trafikanter, men bruker byrommet på de gåendes premisser. Oslotrikken mener derfor både at trikken rent fysisk har alle forutsetningene som skal til for å gjøre områder attraktive som oppholdssteder (i hele gateløpet), dette fordi de kan kjøre ”i parken”, i motsetning til bil og buss osv (også estetisk). Videre kan de på grunn av vikepliktreglene ikke ha definerte fotgjengerfelt over traseer hvor kun trikk trafikkerer. Gågate med trikk vil slik muliggjøre kryssing av gaten hvor som helst på traseen når trikken ikke kjører der. Samtidig mener Oslotrikken (som støtter seg til undersøkelser gjennomført i forkant av Bogstadveienprosjektet) at trikken er en transportform som også bidrar til økt tilstrømming av folk, gjennom sin transportmessige kapasitet og attraktivitet for kunden.³³

³² Han viste til Ensjøprosjektet (”fra bilby til boligby”, under arbeid) som han mener henter inspirasjon fra Grünerløkka og Majorstua som han mener anses som byens mest ”urbane” og vellykede områder.

³³ Bogstadveien skal rustes opp. Prosjektet er ferdigregulert og har planlagt byggestart høsten 2008. Prosjektet hadde som mål å blant annet bedre kollektivtransportens forhold i gaten i forbindelse med nødvendig utskifting

Slik bidrar også trikken til myldregate forstått som folksomt og livlig. Oslotrikkens forestillinger om stedet og ideen om det gode byrom ser derfor ut til i stor grad å fokusere på opplevelse og er derfor kjernen i strøksgateutvikling. Trikken vil i en slik sammenheng bli en del av en viss opplevelse av ”det gode byrom”. Bergslis (2005) poeng om at estetikk og opplevelse i stadig større grad vektlegges i byutviklingssammenheng, ser her ut til å styrkes. Hvilke elementer som anses som positive for stedet og byrommet (estetisk oppgradert fysiske omgivelser, parker, utecafeer, osv) i motsetning til hva som anses som upassende elementer (asfalt, biler, eksos, osv) får betydning for hvordan stedsutviklingen blir.

Bogstadveien som nå rustes opp, omtales (i KDP05) også som en strøksgate, men er en riksvei. Gjennom opprustingsprosjektet oppnår imidlertid ikke trikken en styrket posisjon (Oslo Sporvognsdrift intervju 04.02.08), men vil i stor grad ha samme plass i den blandede trafikken som før opprustningsprosjektet. Fysiske tiltak vil øke tilgjengelige arealer for fotgjengere og gateløpet smales noe inn slik at det skal bli mindre attraktivt å kjøre bil der. Statens vegvesen, som står ansvarlige for prosjektet, omtaler imidlertid biltilgjengeligheten etter opprustingsprosjektet som uendret. I forbindelse med Bogstadveiprosjektet ble private aktører, som beboere og handelsstand, tatt med tidlig i planprosessen. Informantene antyder at særlig de lokale næringsdrivende hadde stor interesse av å bevare biltilgjengelighet og parkeringsplasser og mener disse interessene fikk stor påvirkning på hvordan prosjektet endte opp med å bli.

5.5 Oppsummering

Strøksgateprosjektet Oslotrikken lanserte for øvrige aktører i plankoalisjonen i 2006 representerer en kamp om byrommet, investeringer og stedsidentitet. Oslotrikken utfordret gjennom dette konseptet plankoalisjonens oppfatning av trikkens plass i Oslos gater. Samtidig representerer strøksgateprosjektet et eksempel på entreprenørstyrt byutvikling. Strøksgatebegrepet viste seg imidlertid vanskelig å enes om, både internt i Oslotrikken, og i plankoalisjonen.

Informanter fra Oslotrikken peker på at trikkesatsingen i Europa forutsetter økt restriksjon på biltilgjengeligheten og at trikken anses som et virkemiddel for få bukt med byenes trafikkproblemer forårsaket av bilen. Planleggingsmiljøenes bil- og trikkediskurs i Norge skiller seg imidlertid fra den i for eksempel Frankrike. Også trikkens betydning forstås på en annen måte. I Frankrike er trikken høyteknologi, av høy kulturell verdi og en viktig

av trikkeskinner. I forkant av prosjektet gjennomførte byggherre (Statens vegvesen) en undersøkelse av hvordan kundene kom seg til området som viste at en høy andel kom til gaten med kollektivtransport.

stedsmarkør i markedsføring av byene. I Oslo er den støyende, gjenstand for nostalgi og betyr det samme i hele byen, forstått som et godt transporttilbud. Trikkens stedsmarkedsføringseffekt derimot, varierer ifølge informantene fra sted til sted.

Grünerløkka anses av informanter som ”statisk”, fordi området i stor grad bærer preg av at det fysisk sett er konserverv og at det har skjedd få endringer i den fysiske strukturen. Jeg har imidlertid pekt på at mange og små fysiske endringer i området kan forstås som en ”estetisering” av området. Området vil også oppfattes på en annen måte enn andre områder som følge av gentrifiseringen av området. Dette sosiokulturelle fenomenet argumenterer jeg for at kan få stor betydning for områdets omdømme.

Aktører i plankoalisjonen stiller seg kritisk til Oslotrikkens ønske om å gjøre Thorvald Meyers gate mer til en strøksgate enn det den allerede *er*. Oslotrikken argumenterer for at trikken ville oppnå noen sekunders bedret fremkommelighet, i tråd med plankoalisjonens fagdiskurs. Plankoalisjonens bildiskurs står sterkt, noe som er bakgrunnen for at aktørene anser biltrafikk i Thorvald Meyers gate som ”naturlig”. Oslotrikkens motdiskurs, om en bilfri gate, står svakt mot bildiskursen.

Jeg har pekt på betydningen av å forstå sammenhengen mellom materialisme og idealisme. Informantene skiller mellom en faglig stedsforståelse, som er fysisk-essensialistisk, og en personlig stedsforståelse som bygger på opplevelsen av byrommet. Jeg har pekt på at plankoalisjonen behandler trikken atskilt fra stedet. En konstruktivistisk tilnærming vil imidlertid utfordre både stedsforståelsen, byforståelsen og forestillingene om trikken, og vil kunne gi en bedre forståelse av trikken som en del av byens, og som en del av folks hverdagsliv.

Kapittel 6 Oslotrikken og byutviklingen

I denne delen av analysen vil jeg diskutere trikkens rolle i et lite utvalg byutviklingsprosjekter i Oslo, med hovedfokus på ”strøgsgateprosjektet” for Thorvald Meyers gate. Med utgangspunkt i aktørenes verdensanskuelser, slik jeg diskuterte dem i lys av stedsforståelser, syn på trikken og dens rolle i byutvikling, vil jeg i det følgende fokusere på selve planprosessen. Målet er å belyse hvordan kunnskap og diskurs påvirker planprosessen, og videre hvilken rolle trikken og Oslotrikken spiller i denne sammenheng. Jeg ønsker gjennom dette å belyse hvilke stedskonstruerende sosiale prosesser Oslotrikken kan sies å være en del av. Etter mitt syn vil dette kunne belyse sider ved trikkens rolle i Oslos byutviklingsprosjekter i et sosialkonstruktivistisk perspektiv. Jeg ønsker å tydeliggjøre at trikken ikke bare er et transportmiddel forstått som ”bevegelse”, men også ”mobilitet”, og et materielt uttrykk for meningsdannelse og diskurs.

6.1 Planprosessen sett fra aktørene

Jeg spurte informantene hvordan de ville beskrive planprosessene i byutviklingsprosjekter hvor trikken berøres. En informant (fra Samferdselsetaten) ga da uttrykk for at;

”Det er en veldig liten ”klikk” som driver med dette både på konsulentsiden og de ulike myndighetene. Det er viktig å ha en dialog med dem.”

Det samme ga en representant for Oslotrikken uttrykk for da hun navnga hvilke aktører og personer hun mente ”alltid” er med i planprosessene. Det er også i stor grad disse personene som inngår som mine informanter i denne studien. Likevel viste alle informantene til hvordan byutviklingsprosesser som omhandler trikkespørsmål, er preget av et stort mangfold av involverte aktører og interesser. Planprosessen jeg har fokusert på kan med andre ord sies å være en del av en governance-preget prosess. Her vil jeg gå nærmere inn på hvordan de etablerte aktørene jeg intervjuet ser på planprosessen.

Effektiv organisering

Representantene for kollektivselskapene fokuserte på at planprosessens organisering fungerer godt og at den i større grad enn tidligere fungerer som et samarbeid mellom de ulike involverte aktørene. Disse informantene vektla at alle involveres fra starten av

planprosessene, og at alles interesser derfor blir hørt og på den måten kan påvirke prosjekters utfall. Representanter for Oslotrikken og Ruter uttrykte henholdsvis:

”Jeg synes planprosessen er en fin måte å organisere dette på. Det er en effektiv måte å få gjennomført et prosjekt på. [Slik] får man planer man enes om.”

Og:

”Jeg synes planprosessen er en fin organisering, alle parter sier sin mening. [...] Jeg synes dette er en god prosess.”

Begge representantene for kollektivselskapene anser altså dagens planprosess som god, effektiv og gunstig med tanke på at ulike interesser blir hørt og deres synspunkter tatt med til vurdering. Likevel mente begge informantene at dette ikke nødvendigvis betyr at prosjektene får en optimal løsning. Mens representanten for Oslotrikken pekte at det ikke er tatt stilling til om *trikken* som skal prioriteres fremfor bil og buss, fokuserte representanten fra Ruter på at samarbeidsprosessen innebærer at alle må kompromisse og at ingen av aktørene opplever en ”helt ønsket løsning”. Også en representant for Samferdselsetaten ga uttrykk for at han mener dagens planprosess er bedre enn tidligere planprosessformer. Han fokuserte da, som de foregående aktørene, på at denne prosessen inkluderer flere aktører som slik kan påvirke planene.

”Tidligere var det nesten bare Oslo Sporveier som hadde overordnet kollektivansvar. Nå får Statens vegvesen og Samferdselsetaten stadig mer kompetanse på kollektivtransport. Kollektivtrafikken har store konsekvenser også for veinettet til begge aktørene.”

Han mener altså det er fordelaktig at berørte parter i større grad involveres i planene enn tidligere. Jeg fikk imidlertid inntrykk av at denne informanten mente prosjektene ikke alltid får en optimal løsning som følge av at mange aktører inngår i planprosessen. På grunn av rammevilkår, slik som tid og midler, kan; ”[...] alle måtte gå noe tilbake på sine krav for i det hele tatt å få gjort noe i tide.”

Representanten for Statens vegvesen mente ikke at dagens planprosess er god slik de foregående informantene ga uttrykk for, men viste til hvordan man i prosjekter i senere tid har

forsøkt ulike typer "Charette" og medvirkningsformer (med lokale aktørers deltakelse).³⁴ Jeg forstår ham slik at han anser at hvordan planprosessene fungerer (med prosjektbaserte offentlig-private plankoalisjoner) kan være en viktig forutsetning for større grad av lokal medvirkning i planforslag. "[Det] er viktig at man i hvert fall har mulighet til innflytelse." Han poengterer imidlertid at slike "charette"prosesser er svært tid- og ressurskrevende, og hvorvidt de gjennomføres avhenger av prosjektets ressurser. Dessuten har ulike aktører: "ulik holdning til prosessgangen", og; "[Dette] er også personavhengig, eller kan være mer institusjonalisert." Denne informanten ser derfor ut til å anse planprosessens organisering som potensielt god, men vektlegger at det ikke nødvendigvis praktiseres godt, og at det er stor variasjon i hvordan mulighetene benyttes fra prosjekt til prosjekt. Mens kollektivselskapene i hovedsak anså planprosessen som effektiv og god, fokuserte veimyndighetene i større grad også på negative sider ved planprosessen slik den fungerer i dag. Kollektivselskapene og en informant fra Samferdselsetaten beskrev også hvor viktig det er å være enige. De vektlegger at ingen nødvendigvis får sine ønsker igjennom, men at alle må kompromisse for å komme til en løsning. Følgende sitater mener jeg illustrer dette synet:

"Før la Sporveien mer føringer for hvordan det skulle bli, nå er det samlet prosess og det aller viktigste er at vi blir enige om at her kjører vi prosess."

"Jeg synes dette er en fin organisering. Slik blir alle involverte parter med og sier sin mening. Noen ganger må alle kompromisse og derfor ikke alltid få nøyaktig hva man ønsket seg, men likevel bli en god helhetsløsning. Dersom noen ikke sier seg enig, legges prosjektet på hylla et par år, og ting modnes. Så kan det tas opp igjen og man kan finne en løsning som alle er enige i. I senere år synes jeg også det har blitt en mer positiv stemning for kollektivtransport i etatene enn for fem år siden. Det er ikke så store motsetninger i interesser i dag. Jeg synes dette er en god prosess."

Den ene informanten fra kollektivselskapene stilte også spørsmålstegn ved mitt begrep "meningsmangfold". Jeg spurte om meningsmangfoldet blant aktørene i planprosessen etter hennes mening fremmer eller hemmer trikkens rolle i byutviklingen i Oslo. Hun svarte:

"Ja, altså meningsmangfold, det er det jo og det må det være. Man har jo forskjellige roller. Så jeg vil ikke si at det er meningsmangfold, men det er mer en effektiv måte å få igjennom prosjekter

³⁴ "Charette" er en betegnelse på en medvirkningsprosess i byutviklingssammenheng. Den vil inkludere ulike aktører; etablerte offentlige planleggingsinstanser, så vel som lokale aktører. En charette kan være alt fra ett åpent møte for innsyn i planprosessen, til en møterekke med aktiv deltakelse i utformingen av prosjekter. Charetter praktiseres gjerne for å unngå større konflikter med interessegrupper etter at planene er utarbeidet.

på, det altså. [...] Derfor synes jeg meningsmangfold blir en feil måte å si det på, for det er mer en effektiv måte å drive et prosjekt på.”

Det kan se ut til at de foregående informantene i stor grad fokuserer på selve planprosessen og en kommunikativ rasjonalitet hvor konsensus er et mål. Heller ikke disse informantene anser at der finnes store motstridende interesser innad i planprosessen, men de fokuserer på at alle aktørene tilfører sin ”bit” og blir enige om en totalløsning. Tewdwr-Jones & Allmendinger (1998) advarer imidlertid mot at ved å fokusere på selve planprosessen, og ved å sette konsensus som et overordnet mål for planprosessen, står man i fare for å underfokusere på prosjektenes resultat, og de maktstrukturer som står bak dette. Andre informanter stilte seg imidlertid langt mer negative til planprosessen enn informantene over.

Suboptimalisering

Representantene for konsulentbransjen hadde en mer kritisk innstilling til planprosessen. Den ene mente prosessen var en utvikling i riktig retning, men var mer kritisk til den organisatoriske delen. Han beskrev planprosessen slik:

”Man ser en utvikling i riktig retning, men for små skritt. Man tør ikke ta de prinsipielle grepene. Det er for mange ønsker å ivareta og derfor blir det en sånn suboptimalisering. Mangfoldet av aktører kan gjøre dette til en tung prosess.”

Slik jeg tolker hans beskrivelse, er det mengden aktører og interesser som involveres i planprosessen som er problematisk; når alle interesser skal ivaretas, vil prosjektets kvalitet bli dårligere. At; ”den går i riktig retning”, tolker jeg som et uttrykk for at trikken i mindre grad enn tidligere trues med nedleggelse og at planprosessen i dag bærer preg av at det er oppslutning om trikken i Oslo. Den andre rådgivende konsulenten ga enda sterkere uttrykk for at han er kritisk til planprosessen slik den fungerer i dag:

”Planprosessen er ikke bra. Altfor mange parter. Byen består av statlige og kommunale veier, de samarbeider ikke godt nok. Det er for mange etater. Det burde vært én etat som hadde ansvaret. For eksempel i Gøteborg har de én etat som er ansvarlig for vegg-til-vegg. I Oslo hemmer det utviklingen at det er så mange som skal ha en mening. Og bestemme. Derfor får vi ikke en eneste samordnet plan.”

Begge informantene ser ut til å peke på at selve planprosessen kan være årsaken til at Oslo ikke har en god byutvikling. De fokuserer på mange negative sider ved dagens planprosess,

også innholdsmessig, i form av manglende faglig gode løsninger og klare politiske prioriteringer. Det er imidlertid interessant at særlig den ene konsulenten er eksplisitt i sitt syn på at selve organiseringen av planprosesser også kan være et problem: ”Klare politiske signaler forenkler saken naturligvis, men det organisatoriske er fortsatt et problem.” Representanter for Samferdselsetaten og Statens vegvesen viste også til hvordan de mener planprosessen er tidkrevende (organisatorisk), og at dette også kan være et problem. Mens informanten i Statens vegvesen viser til at et planforslag kan ligge svært lenge til politisk behandling og dermed ofte utsette prosjekter i opptil to år i forhold til planen, gir representanten for Samferdselsetaten uttrykk for at den tidkrevende prosessen kan føre til at planene forenkles:

”Plan- og bygningsetaten vil jo helst ha enklest mulig prosess uten reguleringsbehov. Da kjører vi og Sporveien plan uten å ta bort parkeringsplasser, ellers blir det regulering med en gang. Dette fordi vi vet at vi må få det gjort mens vi har penger. Ikke nødvendigvis en optimal løsning, men av og til nødvendig. Andre ganger kjører vi full regulering som i Skovveien.”

Krevende planprosess kan være et problem fordi bystyret alltid vurderer plan og finansiering samtidig. Dermed kan gode planer stå i fare for å ikke bli gjennomført fordi midlene ikke lenger er tilgjengelige når planen er ferdigbehandlet. Eventuelt velger planmiljøet å lage ”enkle løsninger” for å unngå lang prosess, og slik få gjort ”noe” mens midlene ennå er tilgjengelige, slik informanten fra Samferdselsetaten beskrev det. I tråd med Tewdwr- Jones & Allmendingers kritikk av kommunikativ rasjonalitet i planprosesser, ser det ut til at disse aktørene i større grad enn kollektivselskapene fokuserer på planresultatene og at det kan bli dårligere på grunn av planprosessens organisering. Men det fokuseres mindre på hvilke *interesser* som får størst makt. Ressursknapphet (tid og midler) gjør at å få gjennomført en (eller annen) plan blir viktigere enn å risikere at ingenting blir gjort.

En informant hevdet at noen kan få større påvirkningskraft enn andre i planprosessen: ”Hvem som får mest de skulle sagt varierer etter hvilken kritikk som kommer i en reguleringssak, og av hvem som bråker høyest.” Jeg vil i det følgende se nærmere på hvorvidt ”de som bråker høyest” og ”kritikken som kommer” kan sies å styrke, eller tvert i mot svekke trikkens posisjon i byutviklingsprosjektene.

Hvorfor får ikke trikken større prioritet?

De fleste av informantene ga uttrykk for at byens politiske myndighet kan være en viktig faktor for at Oslo ikke prioriterer trikk i større grad. En representant for Oslotrikkens ledelse mente den politiske viljen til å satse på trikk ikke kan sammenliknes med den man ser i Europa:

”I Europa ser man politisk vilje. Det tas noen grep, man setter sin ære i å gjennomføre visjonen for byen og bymiljøet. Hva slags by man vil ha. I Oslo derimot bare ”klatter” og ”klatter” vi. Det er ikke helhetlig her. I Norge er man (politisk) opptatt av fire år av gangen, og når man er usikre (på satsing) kan man heller ha noen fine ord om det (økt satsing på trikk) men man kommer ikke i gang.”

Også en annen representant for Oslotrikken ga tydelig uttrykk for at det ikke er nok politisk vilje til å satse på kollektivtransport og trikk i Oslo. Da jeg spurte om hvordan hun ser på trikkesatsingen i Europa, og i Oslo siden gjenåpningen av Kjelsåstrikken i 2004, svarte hun:

”Satsingen på trikk er vel ikke kjempestor i Oslo, det vil jeg ikke si. Man har hatt et ekstremt vedlikeholdsetterslep som har gjort at det er helt prekært å gjøre fornyelser på nettet. Og så har det sammenfalt med en økende bevissthet rundt kvalitet i det offentlige rom, og sammenfalt med krav om universell utforming. Og i tillegg har Trikken vært veldig offensiv. Vi har stilt krav til hvordan [...] holdeplasser skal utformes, og i det øyeblikket man gjør det, så ser det veldig ”satsing” ut. For da blir jo de stasjonsområder som får sin egen identitet, ikke sant. Jeg vil ikke si det satses så veldig, det offentlige tilskuddet i Oslo ligger på ca 28 %, mens ellers i Europa ligger det på ca 50 % +. Så kvaliteten der er jo helt annerledes.”

Lavt offentlig tilskudd signaliserer liten politisk vilje til å satse på trikk i Oslo. Mye av den frustrasjonen over manglende politisk vilje jeg møtte hos informantene, dreide seg nettopp om rammevilkårene for trikk i Oslo ikke tillater en økt satsing. Tidkrevende saksbehandling, manglende midler, at Oslo rent fysisk ikke ligger til rette for separate trikketraseer i indre by viser at trikken ikke får større prioritet i byutviklingsprosjekter. Dette har igjen å gjøre med rammevilkårene. Jeg vil imidlertid ikke gå nærmere inn på disse momentene, men bare understreke at dette er argumenter som helt klart får stor betydning for handlingsrommet i planprosessene. Jeg vil likevel argumentere for at aktørenes meningsdannelse kan se ut til å inngå i en felles diskurs som kan bygge opp under den ”håpløse” situasjonen til trikken i Oslo, som plankoalisjonen tilsynelatende ”ikke kan gjøre noe med”.

”Vi har et politisk styre i byen som er Høyre og FrP styrt. FrP vil ikke fjerne noe (biltilgjengelighet). De vil helst ikke ha trikk. Så selv om Bystyret som sådan har vedtatt at trikk skal prioriteres foran bil og buss, så hjelper jo ikke det. Hvis du leverer en plan, så vil den ikke bli vedtatt! Og det er jo klart at Samferdselsetaten, de har jo byråden som sjef, så de vet jo hva de må forholde seg til.”

Også informanter fra Samferdselsetaten uttrykte at den politiske ledelsen ved byråden kan være en avgjørende faktor.

”I Oslo er det til syvende og sist politikerne som bestemmer. Og slik det er i Oslo i dag, har man et samferdselsbyråd som ikke vil ha trikk. Punktum. Han har uttalt det, at det vil han ikke ha. Så selv om vi har et trikkeselskap som er veldig flinke til å profilere seg, og vi kanskje ønsker trikk her på huset som fagetat, er det ikke sikkert vi kan få dette gjennom. Selv om de som kanskje skal bygge i området vil ha inn trikken, så kan det være fordi politikerne ikke vil ha det at man ikke får det gjennom. Det er synd, for det er ikke politikerne som kan byutvikling. De henger seg opp i smådetaljer, utsikten til en eller annen nabo eller ett eller annet. De ser ikke de store konsekvensene for resten av byen.”

Så og si alle aktørene mente at manglende politisk vilje og handlekraft var årsaken til hvorfor trikken i Oslo ikke gis noen større prioritet, slik den gjør i andre ”trikkebyer”. En representant for Oslotrikkens ledelse mente også at en kombinasjon av kommunikasjonssvikt og mangel på kompetanse hos politikerne kan være et problem. Hun vektla at byråden for samferdsel og byråden for byutvikling ikke samarbeider godt nok; ”Når *den* bindingen blir god og sterk, *da* kan vi oppnå noe” poengterte hun. Hun mente også at;

”Hadde politikerne i byrådet tort å slippe seg litt løs, og tatt med hjertet på tegnekartet, ville trikken kunne bli en del av spennende løsninger.”

Representanten for Plan- og bygningsetaten ga imidlertid ikke uttrykk for en så klar oppfatning av manglende politisk engasjement. Han fokuserte mer på at byutvikling er en sammensatt prosess, hvor politiske myndigheter er *en* av mange faktorer. ”Dette (byutvikling) er en mosaikk”, som han sa. Denne mosaikken kan i følge ham deles inn i fem elementer: lovverket (formelle prosesser og bystyrevedtak), media (stemninger og ulike fraksjoners bevisste bruk av media som bestiller seg konklusjoner og får dem i avisen), naboer og kulturell atferd. Hvilket element som påvirker hvilket til enhver tid, er det ikke lett å si noe

om, mener han. Han gir for eksempel sterkt uttrykk for hvordan han mener media kan spille en viktig rolle. Han viste til både byfornyelsen og gentrifiseringen på Grünerløkka:

”Angående politiske føringer som kan ha bidratt til gentrifisering, det synes jeg er vanskelig å si. Om de politiske vedtakene kom før eller etter de holdningsmessige strømningene (livsstil).”

Han ga også uttrykk for at livsstil, eller kulturell atferd som han også kalte det, kan ha en svært stor betydning for strøksgatene og hvordan disse utvikles. Han mente at økt satsing på trikk kan ha sammenheng med samspillet mellom kulturell atferd og media, og viste til et utsagn fra en byrådsleder:

””En by uten trikk er ingen storby”. Det er jo et sånt utsagn i et litt heftig øyeblikk. Men det er kanskje uttrykk for en holdning. Det er jo slikt som siteres i Aften aften ikke sant. Og det at de siterer det, er jo også uttrykk for en stemning.”

Han vektlegger medias rolle i hvordan byutviklingen blir. Det er hele tiden forholdet mellom de ulike elementene i ”mosaikken” som blir avgjørende. Da Oslo Sporveier valgte å beholde trikken, til tross for kostnadsanalyser som viste at buss var økonomisk gunstigere, mente han dette kan forklares med en stemningsbølge. Slik jeg forstår denne informanten, mente han derfor ikke at politisk myndighet kan beskyldes for manglende vilje, slik de øvrige informantene gir uttrykk for, men at også politiske vedtak preges av ”dominerende strømninger” som endret livsstil og medieoppslag. Etatens faglige ansvar poengterte han også:

”Vår utfordring i dette bildet, og det tror jeg er veldig viktig, at fagmiljøer, sånn som her på huset (PBE), er tydelige på den faglige kompetansen. [...] At fagfolkene må beholde det faglige hegemoniet. Det er livsfarlig å bli politisk!”

Informanten mener altså at planleggingsmiljøet må utarbeide faglig gode planer og ikke farges av hva som er politisk ”populære” løsninger. Samtidig vektla han hvordan ”strømninger” påvirker alle elementene i ”byutviklingsmosaikken”, og fagmiljøets planforslag kan også inngå i en slik ”strømning”. En representant for Samferdselsetaten mente imidlertid at politiske føringer er styrende for hvilke planforslag planprosessen munner ut i: ”Maktstrukturen i Oslo er slik at veldig mange gode planer aldri blir gjennomført fordi ingen orker å ta opp kampen med politikerne.” Dette sitatet belyser hvordan informanten ikke

opplever at plankoalisjonens faglige løsninger påvirker politiske myndigheter. Det ser heller ut til at han mener at byens politiske ledelse "umuliggjør" faglig gode løsninger som fremmer trikkens rolle i byutviklingen. Han hevdet at "maktstrukturen" er slik at dette ikke lar seg gjøre. Dette ser ut til å føre til at plankoalisjonen arbeider innenfor en diskurs hvor bilens plass i Oslo anses som "naturlig" og at planforslag som utfordrer dette ikke anses som "mulige".

Det var også interessant å se hvordan de ulike aktørene anså hverandres rolle som stor, og at det var "andre" aktører som er skyld i at trikkesatsingen uteblir i Oslo. Som vist over, var det flere av informantene som pekte på den manglende politiske viljen til satsing, men også de "andre" aktørene ser ut til å kunne virke negativt på planprosessen.

"Oslotrikken vil bare ha bort bilene for å bedre driftseffektiviteten", "Samferdselsetaten vil ikke røre bilene og parkeringsplassene på grunn av sjefen (byråden)", "Ruter bare krangler om hvilken transportart som er viktigst og prioriterer ikke", "Plan- og bygningsetaten har ikke nok planberedskap", "Statens vegvesen prioriterer ikke kollektivtransport før de får konkrete politiske pålegg om å gjøre det", "Politikerne kan ikke byutvikling", "Konsulentene er ikke innovative, de gjør bare akkurat det vi ber dem om".

Også kontekstuelle problemer vektlegges: "Oslos gater er for trange til å gi trikken egen trasé", "På grunn av klimatiske forhold (om vinteren) må vi ha biltilgjengelighet i byen", "Det er vanskelig å sperre gater for biltrafikk fordi vi må ha varelevering, fordi naboer må kunne ha bil og fordi det må kunne komme utrykningskjøretøyer til".

Det er også problemer knyttet til å ta bort bilene, mente flere:

"Gatene (feks Thorvald Meyers gate) kan virke dødere, fotgjengere forsvinner og kjører heller bil andre steder", "Bilene blir kanalisert til sidegatene", "Omsetningen blir dårligere for handelsstanden og vil virke negativt på områdets attraktivitet", "Det hjelper ikke å bare fjerne bilene i én gate, det må større tiltak til", "Dersom man sperrer for bil, vil folk begynne å parkere hvor som helst".

Noen av informantene mente imidlertid at en plan som innebærer bilfrihet ikke utarbeides på grunn av "de andres" motforestillinger: "Byråden vil ikke godta en slik plan", "Samferdselsetaten vil heller ikke godta en slik plan", "Det beste kan være det godes fiende, slik får du ikke folk med deg", "De som bor og har næring i gaten må få stor påvirkningskraft, det er de som skal leve med strøgsgaten", "Politiet vil ikke godta gjennomkjøring forbudt fordi det er vanskelig å håndheve", "Bevaringsmyndighetene vil ikke gå med på slik endring i området", "Det er ikke noe poeng å regulere noe vi er usikre på om politikerne faktisk vil ha, vil prioritere og finansiere."

Mulige løsninger for å styrke trikkens posisjon i byen er signalprioritering (gi trikken grønt lys), å gjøre det mindre attraktivt å kjøre bil (feks å gjøre gatene smalere), og fysiske tiltak for å hindre feilparkeringer langs trikketraseen. Det gjøres også noen justeringer i kollektivtrafikken for å bedre trikkens fremkommelighet. Det er bare Oslotrikkens ”strøgsgateprosjekt” hvor det foreslås å fjerne biltrafikk fra gater hvor trikken har trasé.³⁵ Det kan slik se ut til at Oslotrikkens visjon om å øke andelen egen trasé i Oslo møter stor motstand, også fra øvrige aktører i planprosessen. En representant for Oslotrikken uttalte at; ”Bilen er jo hellig i Norge.” Dette i kombinasjon med at byens politiske ledelse ikke vil ha trikk, mener hun gjenspeiles i planprosessen også. Alle informantene jeg intervjuet ga imidlertid samtidig uttrykk for at gevinsten av å separere trikkens trasé fra biltrafikk ville være stor. Jeg fikk inntrykk av at alle jeg intervjuet anså trikk i egen trasé som faglig gunstig, men at diverse faktorer gjør at trikken i Oslo fremdeles planlegges med blandet trafikk. I det følgende vil jeg belyse hvordan informantene i stor grad sammenfalt i sitt syn på ”hvem som påvirker strøgsgateutvikling mest”.

6.2 Hvem påvirker strøgsgateutviklingen mest?

Hvilke interesser og aktører som anses å påvirke strøgsgateutviklingen mest, var det som vist uenighet om. Det er imidlertid verd å merke seg at heller ikke de som mente at planprosessen er god, og en effektiv måte å gjennomføre planer på, mente at makten er jevnt fordelt. De vektla at makten er ujevnt fordelt, avhengig av prosjekt, og vektla at ”de som sitter på pengene har mest makt”. Det var imidlertid én interessegruppe alle aktørene mente at har stor makt til å påvirke byutviklingsprosjekter, nemlig private næringsdrivende og gårdeiere.

Private aktører og lobbyvirksomhet

”De private eiendomsaktørene har mest makt, men jeg vet ikke om de vet det. Det er de som har størst påvirkningskraft, og som kan klare å snu et område.” Denne representanten for Samferdselsetaten ser her ut til å mene at det er opp til disse private aktørene om et område er, eller kan bli, attraktivt eller ikke. Den samme informanten hevdet at det offentlige i svært liten grad kan gjøre noe som endrer et sted når det først er bygget. Dette synet ser ut til å bygge på en statisk stedsforståelse, samtidig som informanten vektlegger stedets sosiale prosesser (private interesser med stor makt) som avgjørende for hvordan stedet blir. Han ser ut til å mene at de private aktørene er en viktig drivkraft i stedsproduksjon. En annen informant

³⁵ Det foreligger imidlertid ideer til fremtidig omgjøring i Prinsensgate (i sentrum) som innebærer bilforbud i gaten, og toveis trikk. Planen er imidlertid ikke ferdigutredet i skrivende stund.

eksemplifiserte dette med hvordan handelsstanden og byråden kan komme med mange innspill vedrørende parkering og biltilgjengelighet til Samferdselsetaten. Dette mener informanten fører til at etaten får stor makt til å legge føringer for prosjektet.

Dette var også hovedinntrykket alle informantene ga. Mens de legger en fysisk og essensialistisk stedsforståelse til grunn for deres planforslag, anser de stedsproduksjon som avgjørende for hvordan planene og stedene blir. Det ser imidlertid ut til at stedsproduksjonen, drevet av sosiale prosesser, anses som ”markedsstyrt”, og derfor ikke noe de kan påvirke. De private aktørenes interesser anses derfor å ha stor betydning for planprosessens handlingsrom. Et gjennomgående problem informantene viser til, er at beboere og handelsstand ofte er skeptiske til endringer (som innebærer trikk) på grunn av støy. Det er her hovedsakelig snakk om dem som berøres direkte i trikkens trasé. Problemet i dag, hevder de, er at på grunn av strengt regelverk for støy, får klagen ofte medhold. En representant for Samferdselsetaten mente derfor at T-banen aldri ville kunne blitt bygget i dag på grunn av et ”*kjempeapparat*” som jobber imot slike endringer. Han viste til private grunneieres protester på grunn av støy langs for eksempel T-banens linje mot Blindern. Når det gjelder trikkeutvikling, viser han hovedsakelig til gårdeiere og handelsstand i umiddelbar nærhet til trikkestraseen, som gjennomgående motsetter seg endringer. Han uttrykker frustrasjon over den store makten private interesser har fått, og mener det enkleste ville være å argumentere for at samfunnet får det bedre med trikk, men at på grunn av strenge regelverk for blant annet støy, får de private klagen ofte medhold.

Representanten for ledelsen i Oslo trikken ga også uttrykk for at bilinteressene som støttes av næringsdrivende er en sterk veilobbyist. Hun poengterte at kollektivinteressen ikke kan sammenliknes med veilobbyistenes posisjon, og at dette presser politisk ledelse til å prioritere bilinteresser fremfor kollektiv. Hun viste også til hvordan dette hadde kommet tydelig frem i Bogstadveiprojektet. Der satte næringslivet seg imot å fjerne parkeringsplasser og legge restriksjoner på biltilgjengeligheten i gaten. Også prosjektets forundersøkelse, om hvor stor andel av omsetningen i gaten som kom fra henholdsvis kollektivreisende og bilreisende, viste at andelen fra bilreisende er svært liten i forhold til fra kollektivreisende. Denne undersøkelsen valgte imidlertid handelsstanden å se bort i fra. De holdt på kravet om uendret biltilgjengelighet i området. Bogstadveiprojektet ble trukket frem av flere av informantene som et eksempel på hvordan de private interessene i et område hemmer trikkens posisjon i byutviklingsprosjekter.

En annen representant for Oslo trikken mente også at Oslopakke 3 er et eksempel på hvordan bilinteressen får stor makt i politisk prioritering. Mens Oslopakkene skal føre til

bedret kollektivtransporttilbud, kaller blant andre denne informanten dette for en ”bilpakke”. Hun mener at det ikke hjelper å øke kollektivtilskuddene så lenge biltilskuddet øker enda mer. Det er *forholdet* mellom disse som viktig.

Informantene viste til hvordan løsningene for Bogstadveiprosjektet ikke anses som spesielt godt i kollektivkretser.³⁶ De uttrykte imidlertid at det ikke var uventet at de private interessene i området ville få stor påvirkningskraft. ”Den gaten har strandet før på grunn av interessekonflikter.” Til tross for at prosjektet i utgangspunktet var ment for å bedre kollektivtransportens fremkommelighet, har resultatet i stor grad blitt påvirket av områdets private interesser.

Representanten for Statens vegvesen viste imidlertid til et annet stort opprustingsprosjekt hvor kollektivtransportens prioritet har blitt en annen.

”Carl Berners plass er et slikt prosjekt hvor man hadde mange ulike interesser, men hvor man nå får ned bilkapasiteten og øker kapasiteten for fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikken.”³⁷

Dette mener prosjektledelsen også skal komme naboene i området til gode. Til tross for interessemotsetninger, viser informanten til at de ikke møtte så store protester i dette prosjektet. Prosjektledelsen var i tvil om planen ville få politisk godkjenning, men informanten viser til byrådets uttalelse om at;

”Når en plan kommer til han til slutt så er det for seint å gjøre noe med den. Da må han enten godta eller ikke godta. [...] Men den (Carl Berner) har jo fått politisk aksept også.”

Her ser det ut til at aktørene i plankoalisjonen var enige om en politisk upopulær løsning. Den ble utredet og fremlagt som planforslag, og ble politisk vedtatt.

Det ser altså ut til at informantene er enige om at private interesser har stor påvirkningskraft på plankoalisjonens prosjekter. De viser også til hvordan ulike prosjekter og områder kan få ulike utfall avhengig av ”hvem som roper høyest” i hvert prosjekt. Men noen av informantene ga uttrykk for at dette ikke nødvendigvis er uheldig. På spørsmål om hvem de mener påvirker strøgsgateutvikling mest, uttrykte flere av informantene tilsvarende holdning som en rådgivende konsulent vektla:

³⁶ Opprustingsprosjektet i Bogstadveien har planlagt byggestart høsten 2008.

³⁷ Opprustingsprosjektet av Carl Berners Plass startet 21.april 2008.

”De som bor der, og de som driver næringsvirksomhet der, deres synspunkter må jo vektlegges mye. Det er tross alt de som skal leve med dette strøket etterpå. Hvis de er flinke til å tenke helhetlig, tror jeg de kan påvirke utviklingen av strøket sitt. I forhold til Plan- og bygningsetaten, Samferdselsetaten, Vann og avløpsetaten, hele den ”balletten” der.”

”Dersom de (næringsdrivende) har gode argumenter, det er faktisk viktig med god tilgjengelighet til min virksomhet, så folk kan komme til, da kan de påvirke trikken. Har de gode argumenter for slikt, kan de få gjennomslag. Det bør de få, og det tror jeg de kan få.”

Slik jeg tolker disse informantene, vektlegges lokale interesser i områdene som skal utvikles. Jeg vil imidlertid i det følgende belyse noen av informantenes utsagn angående hvilke lokale interesser som involveres i planprosessene, og deres syn på geografisk ulikhet i denne sammenheng.

6.3 Oslo øst og -vest

Det kan som vist se ut til at flere av informantene vektlegger steders sosiale prosesser (hvem som bruker stedet, hvem som er etablert der, bolig, næring og tilreisende). Også byfornyelsen og gentrifiseringsprosessen på Grünerløkka ble vist til som en viktig kraft i endringen av området. Men som representanten for Plan- og bygningsetaten pekte på, hvorvidt slike endringer handler om politiske beslutninger, som får sosiale konsekvenser, eller om det er en sosial prosess (kulturell atferd) som fører til politiske vedtak, er vanskelig å si mener han. Denne informanten mente forøvrig at Oslo for å være ”en god by” trues av hovedsakelig to faktorer: biltrafikk og sosial segregasjon. Han mente at;

”det er veldig begrenset i hvilken grad dette henger sammen med fysisk form. Det handler mye mer om marked og sosiale mekanismer, som den fysiske planleggingen ikke berører så sterkt.”

Plan- og bygningsetaten så på ”sosiale mekanismer” som svært avgjørende for hvordan steder blir (også materielt) og hvilken betydning de får. *Hvilke* krefter som får stor eller størst påvirkningskraft i stedskonstruerende prosesser ser det ikke ut til at han har noen klar formening om. Det han imidlertid vektlegger er markedets og ”sosiale mekanismers” makt. Også han poengterer at markedet er en sterk kraft som har kapital, og at kapitalen spiller på kulturell atferd og bruker media. Han mener derfor at det blir enda viktigere som fagetat å ”beholde det faglige hegemoniet”. Følger plankoalisjonen da en faglig rasjonalitetstankegang, eller hvor mye styres den av ”sosiale mekanismer”?

I tre av intervjuene kom informantene inn på mer strukturelle forskjeller i hvem som påvirker planprosessen og trikkeutviklingen mest i Oslo. En informant mente at:

”Noen steder er det mye lettere å få igjennom noe, mens andre steder er det nesten umulig å få gjort noe som helst. Det er vanskeligere å få gjort noe i vest for eksempel, enn i øst. Byen er veldig ulik der.”

En annen informant ga uttrykk for en tilsvarende oppfatning:

”Det er forskjell på øst og vest, da. Det er mye lettere å få igjennom sånne prosjekter i øst enn i vest. Det har noe med ressurser å gjøre.”

Begge disse informantene uttrykte en oppfatning av at plankoalisjonen allerede *før* et prosjekt startes opp, *vet* at disse forskjellene finnes. De ga uttrykk for at prosjektenes ambisjonsnivå vil være ulikt, avhengig av ”hvilken side av byen” de gjelder. Det ser ut til at disse informantene anser dette som ”gyldig kunnskap” som alle de etablerte aktørene er bevisst, og tar høyde for. Begge viste også til at denne ulikheten handler om større motstand mot endringer i Oslo vest, enn i Oslo øst. De vektla at de berørte i Oslo vest har ressurser nok til å klage, og klage på en ”riktig” måte. Deres klager kan gå helt til Fylkesmannen.

”De er mer på vakt for endringer i vest enn i øst. Og man vet også hvilke virkemidler man skal bruke for å hindre at noe skjer mot sin vilje. Og da har vi jo forsinkelser med en gang.”

Også en tredje informant viste gjennom eksempler fra Oslos øst- og vestkant hvilke konsekvenser dette kan få for trikkeprosjektene. Han poengterte at for eksempel Bogstadveienprosjektet hadde en forholdsvis omfattende ”charette”prosess. Dette innebar at lokale aktører, som beboere, lokalpolitikere, gårdeiere og handelsstand, ble invitert med i planprosessen fra et tidlig stadium. Dette hadde å gjøre med at interessenetningene var så store at de valgte å få belyst de ulike interessene allerede fra starten av prosjektet. Dette kan være en stor fordel, fordi man slik også kan ”avlive noen myter” og få større oppslutning rundt helheten. Flere av informantene viste imidlertid til nettopp Bogstadveienprosjektet som et eksempel på hvordan private interesser i området fikk stor påvirkning på et prosjekt. Det som nå skal bygges, anses av informantene som en ”suboptimal” løsning som i stor grad har ivarett disse private interessenes ønsker, mens kollektivtransporten ikke får noen vesentlig bedre situasjon. Statens vegvesens representant trekker imidlertid frem Carl Berners plass

prosjektet, hvor interesseløstetningene også var tilstedet i prosjektets startfase, men hvor graden av motstand var betydelig mindre. Han beskrev hvordan det prosjektet endte opp med en løsning som anses som god for kollektivtransporten, og særlig god for trikken. Disse to eksemplene fra henholdsvis Oslo vest og Oslo øst ser ut til å stemme overens med de to foregående informantenes syn på hvordan motstand mot trikkeprosjekter er geografisk ujevnt fordelt i byen.

Betyr trikken det samme i hele byen?

Alle informantene ga uttrykk for at "trikken betyr det samme i hele byen." Samtidig ga flere av informantene klart uttrykk for at trikkens posisjon, tyngde og rammevilkår varierer fra sted til sted, og særlig mellom Oslo øst og -vest. Noen nevnte Briskebytrikken som noe eget, forbundet med tradisjon og nostalgi. Kundegrunnlaget var mindre viktig der på grunn av symbolverdien Briskebytrikken har. Briskebytrikken representerer i følge noen informanter merkevaren Trikkens historiske og kulturelle verdi, Trikkens bestandige, stedbundne og muligens "sjelelige tilsnitt". Ellers ble trikken beskrevet som alt fra moderne og effektiv, miljøvennlig og "hyggelig", til støyende og plasskrevende og "for massiv" for Oslo. Felles var oppfatningen av Trikkens urbane symbolikk. Den representerer urbane verdier, den er kostbar og har kapasitet til et stort transportvolum. Den gjør områder mer attraktive og øker tilstrømning av folk. Det ser imidlertid ut til at når informantene mener at trikken *betyr* det samme i hele byen, tar de utgangspunkt i et fysisk/essensialistisk stedsbegrep som gjør at stedene og trikken behandles som atskilte kategorier. Informantene ser ut til å følge det dikotome skillet mellom sted og mobilitet som Simonsen og Cresswell mener er betegnende for byutviklingsdiskurser. Når de likevel har ulike ambisjoner for trikkeprosjekter avhengig av geografisk lokalisering i byen, mener jeg det tyder på at planprosessen også tar utgangspunkt i steder som sosiale prosesser. Men slik jeg tolker informantene og deres utsagn, tas steders ulikhet "for gitt" og representerer en slags "a priori"-kunnskap. Når et prosjekt skal startes opp, mener jeg imidlertid plankoalisjonen ser ut til å legge et statisk stedsbegrep til grunn, og stedet utredes i tråd med tradisjonelle stedsanalyser. Transportmidlet trikken vil derfor bli behandlet som løstrevet fra stedet og representere "bevegelse" mellom A og B, mer enn å være *del* av stedet. Hvorvidt jeg mener planprosessen eventuelt kan anses som å utfordre stedenes sosiale prosesser og stedstrepresentasjoner, slik Massey beskriver, vil jeg diskutere i det påfølgende kapittelet.

Tilgjengelige ressurser – ulik påvirkningskraft

Som jeg har vært inne på, regnes trikkens tyngde som størst i Thorvald Meyers gate. Her handler det hovedsakelig om transportandel i forhold til bilen. Med denne kunnskapen som utgangspunkt, ser også de øvrige aktørene ut til å mene dette. Samtidig mener Oslotrikken at også forholdet mellom trikken og omgivelsene her er spesiell, fordi de på mange måter representerer felles verdier; parkområdene, estetisk uttrykk, myldregateområde osv. Også områdets lokale aktører, og særlig handelsstanden, betraktes som mer ”positive” til trikken enn hva tilfellet er i Bogstadveien. Flere av informantene legger også vekt på hvordan de alltid ”på forhånd” vet at et prosjekt eller en endring vil være lettere å få igjennom i Oslo øst enn i Oslo vest. Det kommer frem at det i hovedsak skyldes at det i Oslo vest finnes flere ressurssterke mennesker som i større grad enn i Oslo øst motsetter seg endringer som kan ha uønsket påvirkning på egen eiendom eller næringsvirksomhet. Det er nærliggende å tro at denne ”a priori” kunnskapen, eller plankoalisjonens felles diskurs, kan betegnes som den gjeldende kunnskapen om handlingsrom i planprosessene. Dersom dette viser seg å stemme, vil dette kunne forsterke ulikhetene som tradisjonelt forbindes med skillet mellom Oslo øst og – vest? Involverte aktører varierer fra prosjekt til prosjekt. Hvem som tas med i planprosessen vil derfor også variere. At bydelspolitikere og det lokale næringsliv i stor grad er med helt fra starten i Bogstadveienprosjektet, men ikke i strøgsgateprosjektet på Grünerløkka, kan være ett eksempel på hvordan lokale aktørers påvirkningskraft gis ulike rammevilkår. Ulikhetene mellom planprosessene handler ifølge informantene om ressurser. En omfattende ”charette”prosess, hvor mange lokale aktører innlemmes i planprosessen, er svært tids- og ressurskrevende. Ulike prosjekters disponible ressurser varierer, og derfor varierer også planprosessens omfang. Det som imidlertid er verd å merke seg, er at hvordan også *hvem* som trekkes med kan se ut til å avhenge av interesser i forhold til prosjektet.

Governance ser ut til å kunne åpne for større medvirkning fra lokale og uformelle aktører i planprosessen enn tidligere. Samtidig ser det ut til å være ulik praksis rundt hvorvidt disse tas med, alt etter hvem som er byggherre for prosjektet, ev personavhengig også internt i én etat.

Fordi en omfattende medvirkningsprosess er svært ressurskrevende, vurderes nytten av en slik prosess også opp mot hvilke interesser (aktører) man anser som potensielle ”motstandere”. Slik vurderes det hvorvidt det kan lønne seg å heller bruke ressurser på å forsøke å komme til enighet, enn at disse *etter* at planforslaget er ferdigutarbeidet stanser prosjektet.

”Gårdeierne og handelsstanden bestemmer innholdet i strøgsgateutviklingen. De legger føringer på hvordan de vil ha det og har kontakter i politikken. Slik kan de påvirke.”

I følge informantene er sannsynligheten for at trikkeprosjekter møter slik motstand i Oslo vest, mye større enn i Oslo øst. Det kan derfor se ut til at lokale aktører som støtter plankoalisjonens interesser ikke involveres i planprosessen i like stor grad som de motstridende interessegruppene gjør. Det er prosjektets knapphet på ressurser som i så fall er årsaken til dette slik jeg forstår informantene. Det jeg ser på som den største faren ved plankoalisjonens klare oppfatning av ulikheten mellom handlingsrommet deres i Oslo øst og vest, er dersom interessekonflikter i Oslo øst i mindre grad involveres i prosjekters planprosess på grunn av manglende ressurser til å stanse prosjekter.

6.4 Trikkens rolle i byutviklingen

Diskursiv makt eller formell rolle?

Oslotrikken er et driftsselskap, og har derfor begrenset formell planleggingsrolle i byutviklingssammenheng. Ruter (tidligere Oslo Sporveier) har den formelle planleggingsrollen for trikken, i kraft av å være ”kollektivtransportens kompetanseorgan”. Hvilken rolle spiller da Oslotrikken i planprosessene? Oslotrikkens ledelse uttaler et ønske om å i større grad tas med i planprosessene, også fra starten av prosjektene. Hun mener at selskapet sitter med mye kunnskap om trikk, som i større grad kunne blitt utnyttet dersom de kom mer inn i planprosessene. Samtidig uttaler selskapets planleggere at Oslotrikkens rolle i planprosessene også avhenger av type, kvalitet og tidspunkt for innspill i planprosessene. Deres påvirkningskraft vil kunne avhenge av om de er ”flinke” til å utarbeide gjennomarbeidede og faglig gode forslag til prosjekter. Hun mener de slik kan legge føringer for innholdet allerede tidlig i prosjektfasen. Også en representant for samferdselsetaten uttrykte hvordan han ser på Oslotrikkens rolle i planprosessene ved å fokusere på betydningen av ambisiøse initiativ fra selskapet. Han mente at;

”[...]det også er veldig viktig å ha noen som Oslotrikken som tør å komme med litt kontroversielle ideer, for det skjer jo en modningsprosess. Men foreløpig sier vi at vi skal ha fortau, vi skal ha veibane, for å ha det atskilt. For vi tenker at folk vil begynne å parkere litt hvor de vil hvis ikke [det finnes fysiske begrensninger].”

Dette kan tyde på at Oslotrikkens rolle i planprosessene ikke bare avhenger av den formelle rollen, men at diskurser kan få stor betydning. Jeg mener derfor at Oslotrikkens rolle i planprosessene ikke bare avhenger av hvordan denne fungerer rent organisatorisk, men at diskursbegrepet blir viktig for å forstå hvilke interesser som får størst påvirkningskraft i byutviklingen. Harvey (1993) peker også på betydningen av økonomisk og politisk påvirkningskraft som avgjørende for hvilke interesser som påvirker byutviklingen. Plankolisjonens trikkediskurs vil derfor kunne få betydning for trikkens prioritering økonomisk, og politisk. I plankolisjonen står bildiskursen sterkere enn Oslotrikkens trikkediskurs, og har derfor mindre påvirkningskraft etter mitt syn.

På grunn av Oslotrikkens begrensede formelle planleggingsrolle mener jeg selskapet i større grad avhenger av alliansene, som varierer fra prosjekt til prosjekt. Dette er i tråd med utgangspunktet for governanceliknende beslutninger som omtales i kapittel 2, om bypolitisk styringsstruktur i vestlige byer i dag. I tråd med dette perspektivet, vil Oslotrikken i noen sammenhenger fungere som en offentlig aktør i forhold til å betjene byen med offentlig transport, samtidig som de fungerer som et aksjeselskap og slik også representerer selskapets egeninteresse. Dersom en offentlig eller en privat aktør tar initiativet til utviklingsprosjekter hvor Oslotrikken kan være tjent med å bidra i en viss retning, vil alliansens felles stedsrepresentasjon kunne bli sentral. Slik mener jeg det er grunnlag for å argumentere for at trikken er en del av en entreprenørstyrt byutvikling, hvor fokuset på å tilrettelegge for at visse typer aktiviteter og aktører etableres, kan få stor påvirkningskraft i forhold til beslutningsmyndighetene.

I en slik allianse vil Oslotrikkens stedsforståelse bli viktig for en mulig felles diskurs som vil ligge til grunn for om planene gjennomføres eller ikke. På Grünerløkka vil Oslotrikkens syn på området som et potensielt "myldregateområde", sammen med lokale aktørers ønsker om gågateutvikling i området, fungere selvforsterkende på prosjektets utfall. For de lokale aktørene vil trikken kunne anses som et positivt element i bymiljøet, som bygger opp under deres visjoner for områdets utvikling som innebærer økt restriksjon på bil. Ved å ruste opp området vil trikken ha mulighet til å bedre fremkommeligheten, området vil få et estetisk løft og slik (i deres øyne) bli mer attraktivt, samtidig som trikken vil være et viktig transporttilbud for områdets kultur- og næringsliv. Ideen om det gode byrom og områders attraktivitet blir avgjørende for hvilken plass trikken har mulighet til å få i denne sammenhengen. Dersom de lokale aktørene får stor påvirkning på planprosessen, og deler synet på at bilfrihet og estetisk opprustning er viktig, kan trikken spille en vesentlig rolle i stedsutviklingen. På grunn av trikkens driftsmessige forutsetninger, vil de fysiske

omgivelsene kunne utformes som åpne byrom, parker eller plasser, til forskjell fra når trikken deler gateløp med motoriserte transportmidler, som legger større begrensninger på fysisk utforming i forhold til gateløp, gatebelegg, skilting og signalanlegg.

Dersom grunnen til at trikken fremdeles pr i dag ikke prioriteres sterkere enn alle andre transportarter, bilen inkludert, ser det ut til at den dominerende diskursen om ”hva trikken er”, er at den er ett av mange transporttilbud i Oslo. Til tross for at politiske styringsdokumenter peker ut en byutvikling med økt prioritet for trikk (og T-bane), ser det ikke ut til at plankoalisjonen jeg har fokusert på vil gi en arealprioritering til fordel for trikk. Oslotrikkens motdiskurs, om at trikken er noe kvalitativt annet enn øvrige transportformer i Oslo, innebærer at dens potensial *avhenger* av at den gis egen trasé i større grad enn i dag. Det ser derfor ut til at Vegdirektoratets (2007) åpning for at parallellsatsingen på kollektiv- og biltransport i Oslo kan skyldes et manglende ønske om å prioritere mellom hovedstrategier. Også Samferdselsetatens innlegg om deres syn på strøgsgater til Oslotrikkens strøgsgateprosjekt, tydeliggjør dette. Informanten vektla at *prioritering* er en politisk oppgave, mens planprosessen skal *utforme* gatene. Videre vil Skovveiensaken kunne være et eksempel på hvordan stedsspesifikke forhold, som her innebærer sterke bilinteresser, har så stor makt at øvrige aktører i planprosessen må kompromisse for i det hele tatt å få gjennomført utbyggingen av en ny trikkestrasé i et eksisterende byområde. Oslotrikkens påvirkning i byutviklingsprosjekter kan derfor se ut til å få mindre betydning dersom deres motdiskurs (kun trikk) ikke oppnår en sterkere posisjon i forhold til hva trikken anses som i planmiljøene; ett transportmiddel. Mine informanter ga uttrykk for at økt restriksjon på bilbruk vil være eneste faglige løsningen på det økende transportbehovet i Oslo. En informant beskrev hvordan han mener transportsituasjonen i Oslo er og håndteres av planprosessen i dag:

”Biltrafikken kommer jo til å øke. Det blir viktig å prøve å få bremsset den. [...] Vi er veldig sårbare fordi det ikke er så mye separate traseer (i Oslo). Det er noe som sitter langt inne hos veldig mange å lage egne traseer, separate traseer. Det har store konsekvenser. Det skal være ganske ille trafikkbilde før man begynner å ty til slike restriksjoner. De har gjort det i Europa, de har store restriksjoner på bil og det fungerer jo likevel. Men det går nok noen år til her i Oslo tror jeg, før vi innser at vi må ta noen grep. Foreløpig går det. Så vi har ikke de prosessene med å virkelig ta de radikale tiltakene. [...] Vi har oppnådd noe (med mindre tiltak), men resultatene kommer til å bli borte om kort tid. Så er det tilbake igjen, på grunn av trafikkvekst.”

Dette sitatet viser at biltilgjengeligheten i Oslo i dag anses som det ”naturlige”, og at aktørene i plankoalisjonen erkjenner at dette ikke fører til en ønsket byutvikling på sikt. Det kan derfor være grunn til å stille seg kritisk til hvorvidt plankoalisjonen, med sine faglige argumenter kan sies å utfordre den dominerende diskursen i Oslo om at ”bil er naturlig og nødvendig i alle byens gater”? Eller om de tvert imot bygger opp under maktstrukturer som innebærer en reproduksjon av de etablerte interessene (biltilgjengelighet), og styrker ”bildiskursen” ytterligere? Politiske styringsdokumenter har de siste femten årene fokusert entydig på nødvendigheten av en samordnet areal- og transportplanlegging i Oslo. Det presiseres at økt satsing på kollektivtransport, i kombinasjon med økt restriksjon på biltrafikk, er eneste løsning på byens transportsituasjon på lang sikt. Likevel planlegges det i dag en ny trikketrasé i Skovveien med blandet trafikk. På bakgrunn av kunnskap om trikkeprosjekter i Oslo frem til i dag, plandokumenter og mine informanters meddelte syn, ser det ut til at trikken i Oslo anses som ett transportmiddel, og at det ikke har noen større likhetstrekk med den ”byutviklingsmotoren” trikken omtales som i Europa.

6.5 Oppsummering

Trikkens rolle i byutviklingsprosjekter i Oslo er diskutert hovedsakelig i lys av strøgsgateprosjektet for Thorvald Meyers gate. På bakgrunn av hvordan strøgsgateforslaget fra Oslotrikken ble mottatt, har jeg diskutert hvilke diskurser som står sterkt i plankoalisjonen. Plankoalisjonen jeg har tatt utgangspunkt i, er i følge informanter en ”liten klikk” hvor de samme personene ”alltid” er med. Likevel er planprosessen preget av mange involverte aktører og interesser. Mens noen mente planprosessen var godt organisert og preget av samarbeid og enighet, hevdet andre at den fører til en suboptimalisering med tanke på løsninger. Disse aktørene var også skeptiske til planprosessens organisering, og mente den var for tids- og ressurskrevende. Representantene for kollektivselskapene var mest fornøyde med planprosessen.

Alle viste til at planene ikke får optimale løsninger for kollektivtransporten og trikken på grunn av manglende politisk engasjement og private interesser som motsetter seg trikkeprosjekter. Den manglende politiske viljen til å satse på trikk i Oslo illustreres ved å peke på dens lave offentlige tilskudd. Det motsatte skjer i europeiske trikkebyer, og informantene mener det er hovedgrunnen til hvorfor Oslo ikke opplever en trikkerennessanse som i Europa.

Media ble oppfattet som en viktig aktør. Media gjenspeiler dominerende kulturer og livsstilspreferanser, samtidig som den skaper eller bygger opp under dem. Eksempler på slike ”strømninger” er urbanitetsdiskursen og miljødiskursen som betraktes som viktige, også for planleggings- og de politiske myndighetene. Hvilke aktører eller interesser som har størst påvirkningskraft i byutviklingsprosjekter, avhenger ifølge informantene av ”hvem som sitter på pengene”. ”Alle” er imidlertid enige om at private interesser, som næringsdrivende og gårdeiere, har størst påvirkningskraft i trikkeprosjekter. Disse representerer ”bilinteressene”. På grunn av tilgang på kapital og politisk påvirkningsmulighet får denne gruppen stor makt. Kollektivinteressen står betydelig svakere og får liten politisk påvirkningskraft. Bildiskursen ser ut til å være godt forankret også i plankoalisjonen som oppfatter blandet trafikk i Oslo som det ”naturlige”. Arealprioritering til fordel for trikken, på bekostning av bilen oppfattes som ”utenkelig”.

Trikkeprosjektenes ”handlingsrom” er imidlertid avhengig av hvor i byen prosjektet er lokalisert. Det er forskjell på Oslo øst og vest. Motstanden mot trikkeprosjekter er størst i Oslo vest. Større medvirkningsprosesser prioriteres for å unngå stans av et utarbeidet prosjekt. Hvis det viser seg at trikkeprosjekter i områder med sterke private interesser gjennomføres med ressurskrevende medvirkningsprosesser, mens det i mindre grad gjøres tilsvarende i områder med ”mindre ressurssterke” motstandere, er det grunn til å være kritisk til medvirkningsopplegget. Jeg vil understreke at jeg ikke har grunnlag for å trekke en slik slutning på grunnlag av mitt datamateriale. Hvis det er slike ulikheter i prosessene i de belyste eksemplene, noe informantenes uttalelser kan tyde på, er det grunn til å stille seg kritisk til om de governance-pregede prosessene gir økt grad av medvirkning og meningsmangfold, eller om de tvert i mot kan forsterke de sosioøkonomiske ulikhetene i byen. Dersom planprosessen systematisk i større grad inkluderer lokale aktører i Oslo vest enn i Oslo øst, kan aktørene gjennom trikkeprosjektene stå i fare for å bidra til å institusjonalisere ulikhetene. Harvey påpeker at mulighetene for økonomisk og politisk påvirkning er avgjørende for hvordan stedsrepresentasjoner skapes, og hvilke som blir de dominerende. Jeg mener derfor at man må betrakte sted som en sosial prosess, og undersøke hvilke aktører som inngår i konstruksjonen av sted og disse aktørenes påvirkningskraft for å få en forståelse av trikken som et stedsproduserende element. Hvilke interesser som gis økonomisk og politisk påvirkningsmulighet blir derfor avgjørende for hvorvidt planprosessen hvor trikken inngår kan sies å være sosialt utjevnende, eller tvert imot å forsterke en geografisk (og sosioøkonomisk) ujevn fordeling av ressurser og makt i Oslo.

Kapittel 7 Konklusjon

Trikken har først og fremst blitt betraktet som et transportmiddel, i byplanlegging og i byutvikling. Den blir forstått som et transportmiddel som muliggjør en forflytting mellom steder, gjerne omtalt som A og B. Jeg har i denne oppgaven argumentert for at det er så mye mer mellom A og B, både for menneskene som tar trikken, for de som opplever trikken som en del av byrommene, og for byen. I det følgende vil jeg presentere mine hovedfunn fra min studie.

For å forstå hvilken rolle trikken spiller i byutviklingen i Oslo, har jeg gjort en sosiokulturell studie av aktører som inngår i ”trikkeplankolisjonen” og deres meningsdannelser. Jeg har fokusert på deres stedsforståelser, byforståelser og hvilke forestillinger de har om trikken. På bakgrunn av dette har jeg belyst hvilken kunnskap de bygger sin forståelse av forholdet mellom byen og trikken på. Det er tydelig at aktørene i plankolisjonen tar utgangspunkt i ulike by- og stedsforståelser. Mens noen fokuserer på byens funksjoner og strukturelle forutsetninger, fokuserer andre på byopplevelser og byrommenes estetikk. Det er også tydelig at informantene skiller mellom deres faglige syn på byen, eller den kunnskapen de legger til grunn i faglig sammenheng, og hvordan de forstår byen som privatpersoner. Felles for informantene er imidlertid at deres faglige syn bygger på en fysisk-estetisk stedsforståelse. Kunnskap om steders materialitet vektlegges når det jeg har betegnet som ”plankolisjonen” utarbeider utviklingsplaner.³⁸ Det samme ser ut til å gjelde for deres forståelse av forholdet mellom byen og trikken. Jeg hevder derfor at denne plankolisjonen utvikler et meningsfellesskap om forståelsen av forholdet mellom byen og trikken som bygger på forståelsen av trikken som kun et transportmiddel. Hvilken mening trikken har for byen er ifølge informantene hovedsakelig et spørsmål om transportkapasitet. Alle informantene mener imidlertid at trikken er viktig for byen også symbolsk. Det pekes på at den er en viktig del av byens identitet, og at den har større betydning for byens befolkning enn bussen og T-banen. Trikken har sjel. De mener det kan ha å gjøre med at trikken er en så synlig del av byrommet. Opplevelsen av byrommene, og av trikken, ser imidlertid ikke ut til å bli betraktet som verdifull kunnskap i plankolisjonens faglige arbeid. Det er sannsynlig at informantenes erfaringer og opplevelser, om enn ubevisst, påvirker deres meninger og handlinger. Denne kunnskapen ser imidlertid ikke ut til å inngå i den dominerende fagdiskursen, og får derfor ikke særlig påvirkning på prosjektene som bygges.

³⁸ Aktørene jeg har definert som del av plankolisjonen er representanter for kollektivselskaper, veimyndigheter, kommunal planleggingsmyndighet og konsulentvirksomhet.

Å forstå byen gjennom opplevelse og kroppslig, åpner imidlertid etter mitt syn, for en dypere forståelse av trikken, som noe mer enn et transportmiddel løsrevet fra steder; trikken som stedsprodusent. Dens materielle og sansbare tilstedeværelse i byen mener jeg får betydning for menneskers opplevelse av byen. Den fungerer strukturerende på menneskers hverdagspraksis og danner grunnlag for en bylivserfaring hvor friksjon og nærhet til ulikhet erfares med trikken. Den er en del av byens kollektive rytme, som transportmiddel, samtidig som den er en del av individers rutinemessige hverdagsrytmer. Jeg hevder derfor, i tråd med Sennetts syn på byens betydning for menneskelig dannelse, at trikken får betydning for menneskers kroppslige praksis og kulturelle dannelse. Trikken i byrommet kan ses på som å tilrettelegge for en fysisk organisering av ”massene”, som er karakteristisk for bylivet. Med dette perspektivet mener jeg trikkens betydning for byen, bylivet og menneskene, blir tydeligere.

Byutviklingen, som plankoalisjonen er en del av, preges av mange involverte aktører som inngår i ulike offentlig-private konstellasjoner. Den overordnede bypolitikken bærer preg av governance-lignende strukturer, som tilrettelegger for en entreprenørtsturt byutvikling og slike samarbeidskonstellasjoner. I ”trikkeprosjekter” forteller informantene at det er en liten gruppe mennesker fra de ulike aktørene som inngår i en fast ”plankoalisjon”. I tillegg varierer det fra prosjekt til prosjekt hvilke, og hvor mange ”andre”, aktører som inngår i planprosessen. De etablerte (og formelle) aktørene i plankoalisjonen, og koalisjonen som ”institusjon”, fungerer etter mitt syn som ”entreprenører”, ved at de initierer og former stedsutviklingsprosjekter, som får betydning for byutviklingen. Informantene har ulik oppfatning av hvordan de mener planprosessen fungerer. Mens noen peker på verdien av planprosessens praksis for å oppnå konsensus om løsninger, er andre skeptiske og hevder planprosessen fører til suboptimalisering av prosjektløsninger. Informantene er imidlertid enige om at det er private interesser, som næringsdrivende og gårdeiere som påvirker trikkeprosjektene mest. Det er store interessekonflikter mellom deres og plankoalisjonens interesser. De private aktørene forbindes med bilinteresser, som betyr et mindre handlingsrom for trikkeutvikling i byen. Samtidig vises det til at disse aktørene generelt er skeptiske til endringer, og at de ønsker trikken i ”sidegata”. På grunn av de private aktørenes økonomiske ressurser og politiske påvirkningskraft, er det ofte vanskelig å oppnå oppslutning om trikkeprosjekter. Informantene peker også på hvordan de private interessenes motstand varierer i Oslo, avhengig av hvor i byen prosjektene gjelder. Mens motstand mot endringer, støy fra trikken og restriksjon på biltilgjengelighet preger prosjekter i Oslo vest, har plankoalisjonen større frihet til å utforme og bygge trikkeprosjekter i Oslo øst. Informantene

viser til at befolkningens tilgang på ressurser til å mobilisere motstand er ulikt fordelt mellom byens øst- og vestkant.

Informantene ga også uttrykk for en oppfatning av at trikkens manglende satsing i Oslo skyldes manglende politisk vilje. De vektla særlig Byrådets fiendtlige innstilling til trikk, og hans motstand mot å innføre restriksjoner på bilbruk i byen. Informantene pekte på ”bilens” sterke posisjon i Oslo som en viktig forklaring. Jeg mener kunnskapen om bilinteressens sterke posisjon også gjenspeiles i plankoalisjonens syn på trikkens rolle. Deres syn på bilinteressenes makt internaliseres i plankoalisjonens diskurs. Biltilgjengelighet i gatene der trikken har trasé anses som ”naturlig”. Jeg hevder derfor at også plankoalisjonen styrker bildiskursen, som igjen vanskeliggjør trikkesatsing i Oslo.

Trikken er en del av Oslos identitet, hevder mange. Den forbindes med nostalgi og historisk forankring, men også miljøvennlighet og modernitet, på grunn av sin transportkapasitet. Dessuten forbindes den med noe ”urbant”, et bysymbol og et ”bymøbel”. Dens visuelle og symbolske effekt fremheves av mine informanter når de omtaler trikkens stedsmarkedsføringseffekt. Den statiske stedsforståelsen innebærer at informantene mener at trikken ikke har noen stor stedsmarkedsføringseffekt i prosjekter i byområder som ”allerede er bebygget”. Det vil si, hvis trikken kommer etter ”stedet”. I nye utviklingsområder, som for eksempel Bjørvika, kalles den ”fjordtrikken” og informantene mener trikken der har en sterk stedsmarkedsføringseffekt. Der kommer trikken før ”stedet”. Trikken symboliserer der også at området er sentralt, urbant, og ”viktig”, fordi trikk er dyrt og derfor kun legges til ”viktige steder”. Dessuten symboliserer trikken at det satses på miljøvennlig transportbetjening av området. Informantene mener også at trikken, på grunn av sin tunge infrastruktur, symboliserer langsiktig satsing for området den legges i. Dette mener de kan øke investeringslysten hos boligkjøpere og næringsliv. Trikken anses å ha en klart større positiv omdømmeeffekt for steder enn bussen. Den er et av elementene som skal være synlige i området for å tiltrekke seg investeringer, bygge opp under en ønsket stedsrepresentasjon og slik tilrettelegge for en ”god byutvikling”.

Informantene var alle enige om at trikken har to transportfunksjoner; forstadsbane og bytrikk. De var imidlertid også enige om at den betyr det samme i hele byen. Men det viste seg å være flere nyanser. Trikken på Briskeby forbindes for eksempel med nostalgi på grunn av den historiske forankring i området, og Jan Erik Volds trikkedikt. Briskebytrikken har et dårlig kundegrunnlag, noe som i planleggingssammenheng anses som grunn til nedleggelse. Likevel har nedleggingsplaner for linjen blitt avverget, og det ser ut til at trikken der har større symbolsk verdi, enn transportmessig verdi i området.

Oslotrikken lanserte i 2006 utviklingsplaner for Thorvald Meyers gate på Grünerløkka. Gaten skulle utvikles til en "strøksgate", et konsept som innebærer gågate med trikk. Informanter mente at trikken i denne sammenhengen ikke symboliserer nostalgi, men modernitet og urban livsstil, forstått som uavhengighet av bil. Trikkens posisjon i byen ser også ut til å være avhengig av lokale interesser i områdene. Grünerløkka ser også ut til å være det stedet hvor trikken står sterkest. Dette begrunnes med at trikken har høy transportandel i forhold til bilens. Samtidig er den lokale handelsstanden og lokalpolitikere langt mer positive til trikkens plass i området enn hva tilfellet er for eksempel i Bogstadveien som også er en strøksgate. Hvorvidt trikken representerer stedenes egenart, forstått som dominerende stedsrepresentasjon, eller står i motsetning til denne, er ulik i de to strøksgatene. Jeg hevder at trikkens betydning, og symbolske "makt" er stedsavhengig. For at trikken skal prioriteres og få en styrket posisjon i byen, må den danne et meningsfelleskap og dele stedsrepresentasjoner med stedenes lokale aktører.

Forskning viser også at trikken har en høyere "skinnfaktor" enn T-banen. Dette lar seg ikke forklare på grunnlag av den etablerte definisjonen på skinnfaktor, som "egenskaper ved transportmidlet" som anvendes for å forklare hvorfor folk velger skinnegående fremfor andre motoriserte transportmidler. Jeg har argumentert for at også definisjonen av skinnefaktoren bygger på en forståelse av trikken som et transportmiddel løsrevet fra konteksten. Meningsinnholdet i forholdet mellom byen, eller steder, og trikken, må også forstås som relasjonelt og kontekstavhengig. Trikken er en synlig del av stedet, og stedet en del av opplevelsen av en trikkereise. Ved å forstå trikken som et meningsbærende element og en del av byen, mener jeg dette blir tydeligere.

At steder er sosiale konstruksjoner innebærer at det er et gjensidig konstituerende forhold mellom sosial praksis og diskursiv praksis, som kan føre til at diskursen og de standpunkter og den kunnskap den bygger opp under, blir "naturlig". Forholdet mellom praksis og diskurs kan så materialiseres i byrommet. At det kan oppleves kulturelt sett "naturlig" å ta trikken (fremfor å kjøre bil), er et eksempel på denne prosessen. Det kan igjen bety at trikken kan får "større plass" i byen, i bypolitikken og byrommet, hvis dette blir en dominerende diskurs. Materialiteten, i form av at trikken får større plass og blir viktigere infrastrukturelt element i byrommet, vil igjen gi andre rammer for våre sosiale praksiser. (eller endrede mobilitetsvaner). Dialektikken mellom praksis, diskurs og materialitet er altså viktig.

Oslotrikken er opptatt av å markedsføre "merkevaren" Trikken, og selskapet er derfor opptatt av kundenes "trikkerepresentasjoner". De hevder at folks forestillinger om trikken får

betydning for om folk "naturligvis" velger å ta trikken. De vektlegger derfor selskapets diskurs om trikken i markedsføringen av produktet. Oslotrikkens "diskursive styrke" har betydning for trikkens "plass" i byen, og i planprosessene. Trikkediskursens posisjon i planprosessene har etter mitt syn større betydning for trikkens plass i byen enn Oslotrikkens påvirkningskraft i form av sin "formelle rolle" i plankoalisjonen. I Frankrike, hvor trikkediskursen ser ut til å stå sterkt i planleggingen, får trikken prioritet foran bilen. Andre kontekstuelle faktorer vil vel å merke også spille inn. Trikkesatsingen må derfor forstås som et resultat av mer komplekse prosesser enn hva jeg har vektlagt her. Trikkens diskursive posisjon kan imidlertid se ut til å gjenspeiles i en materialisering i byrommene. Studier fra europeiske "trikkebyer" viser at denne materialiseringen påvirker sosial praksis. Den økte bilrestriksjonen ser ut til å redusere bilvolumet i byene.

Diskursiv planlegging, som plankoalisjonens arbeid kan betegnes som, preges av at aktørene vektlegger utveksling av kunnskap. Pløger (2001) hevder dette kan representere en fare ved at kunnskap anses som et objektivt anliggende og dermed kan man stå i fare for å overse ontologiens diskurs. Oslotrikkens vektlegging av konsensus, kan, etter mitt syn, utydeliggjøre hvilke aktører og interesser som får størst påvirkningskraft, og hvilke maktstrukturer som dominerer i planprosessene. Oslotrikken ser for eksempel ikke ut til å utfordre bildiskursen i plankoalisjonen, noe som kom tydelig frem gjennom strøgsgateprosjektet som ble foreslått i 2006. Deres syn på planprosessen, og mål om konsensus, kan vanskeliggjøre en sterkere diskursiv posisjon for trikken. Oslotrikkens representanter gir uttrykk for at aktørene som får størst påvirkningskraft i planprosessene representerer bilinteresser, og at trikkeprosjekter derfor er konfliktfylte. Informantene viser til at bilinteressens tilgang på ressurser, økonomisk og politisk, gjør at de vinner frem. Jeg har derfor belyst hvordan plankoalisjonen har stor makt til å gi økt påvirkningskraft til private aktører i planprosessene. Hvilke aktører som tas med, kan dermed få stor betydning for meningsdannelsen i planprosessen, og påvirke planene som utarbeides.

Jeg har pekt på stedsforståelsers betydning for byutvikling, og for trikkeprosjekter. At trikken i plankoalisjonen forstås som et transportmiddel, mer eller mindre løsrevet fra steder, mener jeg svekker trikkediskursens posisjon. Ved å anse trikken som et meningsbærende element og et materielt uttrykk for makt og meningsdannelse, peker jeg på trikken som noe mer enn et transporttilbud. Selv om jeg argumenterer for at Oslotrikken kan forstås som en entreprenør som kjemper om plassen i gata til fordel for selskapets driftsinteresser, mener jeg ikke at trikken dermed kan likestilles med enhver entreprenør som kjemper om den samme plassen. Oslotrikkens produkt representerer også et kollektivtilbud for byens befolkning.

Trikken får betydning for folks opplevelse av byen og av bylivet, når trikken forstås som del av byens og folks rytmer. Kunnskapen om trikken som ligger til grunn for hva trikken ”er” blir derfor viktig. Strøggatekonseptet indikerer hvordan Oslotrikken har en kunnskap om ”hva trikk kan være”, som bygger på inspirasjon fra ”hva trikken er” andre steder i Europa. Denne kunnskapen skiller seg fra den som dominerer i Oslos byutviklingsprosesser.

Det kan se ut til at Vegdirektoratets (2007) åpning for at man i Oslo ikke ønsker å prioritere mellom hovedstrategier, men ha en paralellsatsing på både bil- og kollektivtransport, også gjenspeiles i plankoalisjonen jeg har fokusert på. Trikkens rolle i en byutviklingsstrategi ser derfor ikke ut til å være sentral som i enkelte andre europeiske land. Hvor sterkt Oslo vil satse på trikk i tiden fremover, vil avhenge av flere faktorer. Informanten som viste til byutviklingen som ”en mosaikk” vektla ”strømninger i tiden” og ”kulturell atferd”. Jeg har bare fokusert på en liten del av prosessene som får betydning for trikkens rolle i byutviklingsprosjekter. Andre ”strømninger” som miljødiskurser, kulturdiskurser og urbanitetsdiskurser inngår i en intertekstualitet med de diskursene jeg i hovedsak har diskutert i denne oppgaven. Hvilke sosiale prosesser som får stor påvirkningskraft på byutviklingen, og trikkens posisjon i byen, vil derfor avhenge av hvilken diskurs og hvilken kunnskap som dominerer disse ”strømningene”. Oslotrikken står derfor ovenfor mange utfordringer. Deres strøggateprosjekt illustrerer imidlertid at selskapet utfordrer plankoalisjonens oppfatning av hvilken plass trikken skal ha i Oslos gater, og av hva som er ”naturlig” i for eksempel Thorvald Meyers gate; blandet trafikk eller trikk. Det handler i bunn og grunn om det Cresswell påpeker; at våre forestillinger om mobilitet får betydning for vår verdensanskuelse, sosiale praksis og blir politiske:

”[...] mobility, and, necessarily, relative immobility, in people’s geographical imaginations. These imaginations, I argue, are not simply colourful mental maps confined to the world of ideas. Rather they are active participants in the world of action. They inform judges, doctors, factory managers, photographers, government officials, lawyers, airport planners, and all manner of other people with the ability to mold the world we live in. They escape the bonds of individual dreams and aspirations and become social. They become political.” (Cresswell 2006:21)

Litteratur

- Ayuntamiento de Parla (Rådhuset i Parla), 2008 a).
http://www.ayuntamientoparla.es/Plantillas_Texto/texto1/t6YrmIZfS5yUCSPBnxomgTpwIh4OGDRUzLOngw43W1Md2LZ-WCfQqKawv0yMSbbIpIbRQWqDRwzfzknO4IgYQ
lest: 21.04.2008
- Ayuntamiento de Parla (Rådhuset i Parla), 2008 b).
http://www.ayuntamientoparla.es/Plantillas_Texto/texto2/t6YrmIZfS5zN2ef00B57MPmlQx7KiZPKip0GLGVqf2KcHXQ8xOe_Fgz3eX4lAwivOUqm4R5c0zItThEXfREJBg
lest: 21.04.2008
- Bekken, J.T. et.al., 2003. *Markedsstrategi for offensiv satsong på trikk og T-bane i Oslo? Erfaringer fra sammenliknbare byer i Europa*. TØI-rapport 2003:685a. Transportøkonomisk Institutt, Oslo
- Bergsli, H., 2005. Entreprenørpolitikk og byutvikling – byutvikling og globale trender I Aspen J (red.) 2005, *By og Byliv I Endring*. Scandinavian Academic Press, Oslo.
- Bourdieu, P., 1996. *Symbolsk makt – atrikler i utvalg*. Oversatt av A. Prieur. Pax Forlag, Oslo.
- Børrud, E., 2005. Hva skjer på Grünerløkka?-Raske endringer og stabiliserende transformasjon. I Aspen J (red.) 2005, *By og Byliv I Endring*. Scandinavian Academic Press, Oslo.
- Cresswell, T., 2006. *On the move*. Routledge, New York.
- Dokk Holm, E., 2007. *Trikken er fremtiden* - nyheter.no : <http://ne.no/25840> 18.10.2007.
lest:18.10.2007.
- European Commission, Directorate- General for the Environment: *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?*
www.ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf
lest 03.02.2008
- Esmark m.fl. 2005. En introduktion. I Esmark m.fl. (red.). *Sosialkonstruktivistiske analysestrategier*. Roskilde Universitetsforlag, Fredriksberg.
- Fossåskaret, E. 1997. Innledning: Ustrukturerte intervjuer med få informanter gir i seg selv ikke noen kvalitativ undersøkelse. I Fossåskaret, E. M.fl. (red.) *Metodisk feltarbeid. Produksjon og tolkning av kvalitative data*. Universitetsforlaget, Oslo. 11-49.
- Harvey, D., 1993. From space to place and back again: Reflections on the Condition of Postmodernity. I Bird J. et. al. (red.), 1993. *Mapping the futures. Local Cultures, Global Change*. Routledge, London.
- Harvey, D., 1989. Penger,tid rom og byen. I Aspen, J. & J. Pløger (red.) 1997. *På Sporet av Byen*. Spartacus Forlag, Oslo.
- Jacobs, J., 1961. *Death and Life of Great American Cities*. Random House, New York.
- Jørgensen, M. W. & L. Phillips, 2005. *Diskursanalyse som teorii og metode*, Roskilde Universitetsforlag, Fredriksborg C.

- Kvale, S. 1997. *Det kvalitative forskningsintervju*. Ad Notam Gyldendal, Oslo.
- Lees, L., 2002. Rematerializing geography: The “new” urban geography. I *Progress in Human Geography* (2002) vol.26, nr.1.101-112.
- Lefebvre, H., 1975. Det bymesige rommets produksjonsprosess. I Aspen, J. & J. Pløger (red.) 1997, *På Sporet av Byen*. Spartacus Forlag, Oslo.
- Lincoln, Y.S. & E. Guba. 2000. The Only Generalization is: There is No Generalization. I Gomm, R. et.al. (eds.) *Case Study Method*. Sage Publications. London/Thousand Oaks/New Delhi.
- Lynch, K., 1984. Sense. I *Good City Form*. MIT. Press, Cambridge.
- Madridiario.es 2006. *El tranvia de Parla. El proyecto más importante acometido por una ciudad*. www.madridiario.es/mdo/especiales/premios2006/p7.php lest 17.03.2008
- Massey, D., 1994. A Global Sense of Place. I *Space Place and Gender*. Polity Press, Cambridge.
- Massey, D., 1993. Power-geometry and a progressive sense of place. I Bird J. et al (red.) 1993, *Mapping the futures. Local cultures, global change*. Routledge, London. 59-69
- Myre, A., 2006. *Byens blå øye*. Bergerud T. O., i Obosbladet nr.7 2006.
- Nerhagen, M., 2007. *Veien til Byen. –En sosiologisk studie av trikken som stedsmarkør*. Masteroppgave i sosiologi. Universitetet i Oslo, Oslo.
- Norheim, B., 1996. *Bedre kollektivtransport. Samvalgsanalyse i Oslo- metodetester og etterspørselsberegninger*. TØI rapport 1996:327. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Nossum, Å., 2004. *Bytte mellom kollektive transportmidler i Oslo og Akershus. Samvalgsanalyse i Oslo – metodetester og etterspørselsberegninger*. TØI rapport 2004:707. Transportøkonomisk Institutt, Oslo.
- Oslopakke 2, 2005. *Optimal kollektivtrafikk i sentrum – 2015*. Oslo kommune, Samferdselsetaten.
- Oslo kommune, 2008. Informasjonsavis. *Byblikk. Om byens utvikling*. Nr 4. Plan- og Bygningsetaten.
- Oslo kommune 2005a. *Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005-2020. Fremtid og fortid*. Hovedrapport, Plan- og bygningsetaten.
- Oslo kommune, 2005b. *Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005-2020*. Saksfremstilling, Plan- og bygningsetaten.
- Oslo kommune, 2004. Kommuneplan. *Oslo mot 2020*. Plan- og bygningsetaten.
- Oslo kommune, 2003. *Strategi for kollektivtrafikkens utvikling*. Byrådsak 283, I Bystyremelding nr.5/2003.
- Oslo kommune, 2002. *Byøkologisk program 2002-2014*. Byrådet.
- Oslo kommune, 1998. *Kommunedelplan for indre Oslo. Infrastruktur, Bystruktur og Bymiljø. Visjon og veivalg for en bærekraftig byutvikling*. Plan- og bygningsetaten.

Oslo Sporveier AS 2005.

<http://www.sporveien.no/Pressesenter/169/911/?mode=printmode>

Publisert: 31.08.2005

Oslo Sporvognsdrift, 2007. *Vi gir byen til folket og folket til byen. Strategiplan for Oslo Sporvognsdrift AS 2007- 2010*. Oslo.

Oslo Sporvognsdrift Trikken AS.

<http://www.trikken.no/asp/UtskriftsvennligNyhet.asp?NyhetsID=447>

Publisert: 09.06.2005

Oslo Sporvognsdrift, 2006. *Strøksgateprosjektet. Rapport fra studietur til Frankrike høsten 2006*. Upublisert internrapport, Versjon 1.0

Oslo Sporvognsdrift, 2005, *Prosjektkatalog Strøksgater*.

Upublisert internrapport, Versjon 0.99.

Pløger, J., 2001. Millennium Urbanism- Discursive Planning. I *European Urban and Regional Studies* (2001) vol.8 nr.1. 63-72.

Rasborg, K. 2004. Sosialkonstruktivismen I klassisk og moderne sociologi. I Fuglesang, L. & P.Bitsch Olsen (red.). *Videnskabsteori på tværs af fagkulturer og paradigmer i samfundsvidenskabene*. Roskilde Universitetsforlag, Fredriksborg. 349-388.

Robins, E., 2005. Et nabolag uten naboskap. –Virkningene av fornyelsen på Grünerløkka. I Aspen J (red.) 2005, *By og Byliv I Endring*. Scandinavian Academic Press, Oslo.

Rudie, I. 1997. Feltarbeid som møteplass: Kartlegging eller tekstlesing? I Fossåskaret, E. M.fl. (red.). *Metodisk feltarbeid. Produksjon og tolkning av kvalitative data*. Universitetsforlaget, Oslo. 117-143

Røe, P.G. 2002. Sosiokulturelle stedsanalyser – et supplement til de tradisjonelle stedsanalysene. I *Plan 4-5*. NIBR-rapport 2002:14. Norsk Institutt for By- og Regionalforskning, Oslo.

Sennett, R., 1996. The Myth of a Purified Community. I *The Uses of Disorder*. Faber & Faber, London.

Simmel, G., 1950. The Metropolis and Mental Life. I K. Woff *The Sociology of Georg Simmel*. The Free Press, Glencoe.

Simonsen, K., 2005a. Bodies, Sensations, Space and Time: the Contribution from Henri Lefebvre. I *Geografiska Annaler* vol.87 B nr.1 2005:1-14.

Simonsen, K., 2005b. *Byens mange ansigter- konstruktion af byen i praksis og fortælling*. Roskilde Universitetsforlag, Roskilde.

Skogheim, R. & P. G. Røe, 2003. Makt og meningsdannelse i byutviklingen” I *Nordisk Arkitekturforskning* vol.16:3. 36-42.

Soya, E., 2000. “Ch.11: Simcities: Restructuring the Urban Imaginary”, I *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions* s. 323-348. Blackwell, Oxford.

Stange, R., 2006. *Renessanse for trikken I Europa*, Innlegg i Oslo Sporvognsdrifts fagseminar ”Strøksgater med trikk” 12.05.2006.

Stangeby, I og B. Norheim., 1995. *Fakta om kollektivtransport. Erfaringer og løsninger for byområder*. TØI-rapport 1995:307. Transportøkonomisk Institutt, Oslo.

Stortingsmelding nr.31, 2003. *Storbymeldingen. Om utvikling av storbypolitikk*. Kommunal og Regionaldepartementet.

Stortingsmelding nr.26, 2002. *Bedre kollektivtransport*. Samferdselsdepartementet.

Stortingsmelding nr.23, 2002. *Bedre miljø i byer og tettsteder*. Miljøverndepartementet.

Stortingsmelding nr.29, 1998. *Norges oppfølging av Kyotoprotokollen*. Miljøverndepartementet.

Sæter, O., 2005. Det nye sosiale og symbolske bylandskapet- Med politikken som utgangspunkt. I Aspen J (red.) 2005, *By og Byliv I Endring*. Scandinavian Academic Press, Oslo.

Tennøy, A., 2004. *Hvordan og hvorfor vedtas planer som gir vekst i biltrafikken?*. Forstudie av lokal by- og transportplanlegging, i lys av målsettinger om redusert persontrafikk.. NIBR-notat 2004:120, Norsk Institutt for By- og Regionforskning, Oslo.

Tewdwr-Jones, M., Allmendinger, P., 1998. Deconstructing communicative rationality: a critique of Habermasian collaborative planning. I *Environment and Planning A*, vol.30. 1975-1989.

Thaagard, T. 2003. *Systematikk og innlevelse*. Fagbokforlaget, Bergen.

Vegdirektoratet, Statens vegvesen. 2007. *Kollektivtransport. Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder*. Urbanet Analyse, Oslo.

Vibe, N., 2003. *Bytransport under ulike vilkår*. Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 2003:653 Transportøkonomisk Institutt, Oslo.

Vold, J. E., 1994. *Trikken er et øye som går på skinner*. En sirkel av is. Gyldendal, Oslo.

Vold, J.E 2002. I Dagbladet.no 24.10.2002
<http://dagbladet.no/nyheter/2002/1004/352058.html>
lest: 11.04.2008

Winchester, H.P.M. 2000. Qualitative Reaserch and Its Place in Human Geography. I Hay, I. (ed.). *Qualitative Reaserch Methods in Human Geography*. Oxford University Press, South Melbourne. 1-22

Aas, H., 2005. Frankrike satser på trikk og metro, men det koster. I *Samferdsel*, i Samferdsel nr.1 / 2005. Transportøkonomisk Institutt, Oslo.

Aase, T.H. 1997. Tolkning av kategorier. Observasjon, begrep og kategori. I Fossåskaret, E. M.fl. (red.). *Metodisk feltarbeid. Produksjon og tolkning av kvalitative data*. Universitetsforlaget, Oslo, s. 143-167.

Vedlegg 1: Intervjuguide

BY- OG STEDSUTVIKLING:

- 1: Hvordan vil du (generelt) beskrive Oslo indre bys / områdets utvikling i senere år?
- 2: Hva kjennetegner området (strøgsgaten om området rundt på Grünerløkka)?
- 3: Hvilken rolle mener du "området" spiller i den øvrige byutviklingen?

TRIKKEN:

- 4: Trikken har i de senere år opplevd en økende satsing i Europa og i Oslo. Hvorfor mener du dette har skjedd og skjer?
- 5: Hva mener du kjennetegner en god by (ev trikkeby)?
 - Hva mener du hovedsakelig skiller Oslo fra det du anser som en god by?
- 6: Hva assosierer du med trikken? Positive / negative myter?
- 7: Hva betyr trikken for byen?
 - Og for området?
- 8: Bidrar trikken til stedsmarkedsføring i et prosjekt?
 - Er det forskjell på nye utviklingsområder / eksisterende byområder?
- 9: Representerer trikken noe enhetlig som gjelder overalt i byen eller betyr trikken ulike ting ulike steder?
- 10: Hva mener du hovedsakelig skiller trikken fra andre transportformer?
 - (hva den symboliserer)

STEDSUTVIKLING AV BYROM:

- 11: Hva mener du kjennetegner et godt byrom?
- 12: Hvilken rolle mener du trikken spiller i forhold til å skape gode byrom? Tilfører / hindrer?

STRØKSGATE:

Thorvald Meyers gate:

- 13: Hva er hovedargumentet for / imot en utvikling i området som innebærer bilfri gate?
- 14: Hvor viktig vil du si det er for en strøgsgate at det oppholder seg mye mennesker *ute* i selve gata / byrommet?
- 15: Hva er det ved strøgsgaten som hovedsakelig skiller dette byrommet fra andre byrom?

BYPOLITIKK:

16: Hvordan vil du karakterisere planprosessen i byutviklingsprosjekter i Oslo i dag?

- Fremmer eller hindrer dette i dine øyne en god byutvikling hvor trikken inngår?

17: By- og stedsutviklingsprosesser består av mange involverte parter og aktører med ulike interesser. Hvilke interesser / aktører mener du påvirker strøgsgateutviklingen mest?

ANNET:

18: Noe mer du ønsker å legge til? Understreke?

-Hvem andre bør jeg snakke med?

Figuroversikt

Figur 1 Utsnitt fra forsiden til "Byblikk". Kilde: Plan- og bygningsetaten, nr.4 2008.	13
Figur 2 Oslotrikkens samarbeidspartnere. Kilde: Oslotrikkens strategiplan 2007.....	41
Figur 3 Strøgsgater som utviklingskorridorer mellom sentrum og omland. Kilde: Oslo kommune 2005a:7	56
Figur 4 Fotomontasje fra pilotprosjektet. Kilde: Oslo Sporvognsdrift, 2005.	59
Figur 6 Rådhusplassen, trikketrasé i bilfritt område. Kilde: Oslo Sporvognsdrift, 2005.....	71
Figur 7 En folketom Wessels plass. Plassen ble oppgradert i forbindelse med hovedstadsaksjonen i 2005. Kilde: Oslo Sporvognsdrift, 2006.	91